100 S. Nur € 4,50

# ModellEisenBahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 5
Mai 2014
63. Jahrgang

Deutschland 4,50 €
Österreich 5,20 €
Schweiz 9,00 sFr
B/Lux 5,30 €
NL 5,80 €
Frankreich/Italien/Spanien/Portugal (cont.) 6,10 €




**Brandaktuelle Tests:**
- *41 von Märklin*
- *194 von Roco*

**Werkstatt:**
- *Drehkran-Eigenbau*
- *Lasercut-Villenbausatz*

**Vorbild und Modell**
*Die Zackenbahn*

**Blick hinter die Kulissen**
*Die Hauptwerkstatt der RhB*

50 2341

## Erfolgreichste deutsche Dampflok

# Die Baureihe 50



## 12 Brot und Butter

75 Jahre Baureihe 50: Anlass zu einem Essay über eine der meistgebauten Dampflokomotiven der Welt in neun Kapiteln.




Titel: BR 50
Modell: KM1
Foto: Fabian Ziegler.

## TITELTHEMA



## VORBILD

### DREHSCHEIBE



### WUNSCHARTIKEL



### GESCHICHTE UND GESCHICHTEN



### BAHN UND TECHNIK



### MEB-INTERN



## MODELL

### WERKSTATT



### GÜTERWAGEN-ABC



### TEST



### PROBEFAHRT



### UNTER DER LUPE



### SZENE



## AUSSERDEM





**24 Vielseitigkeit ist Trumpf**
In Landquart befindet sich der Sitz der Hauptwerkstätten der Rhätischen Bahn.



**56 Dampfkran-Interpretation**
Patrick Dalemans zeigt, dass man mit wenig Aufwand schöne Modelle kreieren kann.



**78 Unter Strom ins Gebirge**
Der Verein Schlesische Gebirgsbahnen hat Motive aus dem Riesengebirge in N nachgebildet.

DB AG

# Wieder Hauptuntersuchungen an Loks der BR 232




FOTO: SERAPHIN

Bedingt durch Lokmangel an für Tschechien tauglichen Loks auf der Strecke Dresden – Bad Schandau – Děčin gelangte am 1. März 2014 die 232 254 mit einem Containerzug bis nach Děčin. Kurz hinter dem Kurort Rathen passiert der Zug Strand.

☐ Im Jahr 2014 werden nach längerer Pause wieder Hauptuntersuchungen an Lokomotiven der Baureihe 232 durchgeführt. Während regelmäßig Loks wegen Fristablaufs abgestellt oder auch verschrottet werden, gibt es für einige Maschinen eine HU im Ausbesserungswerk Cottbus. 232 254 verließ frisch untersucht und farblich mit Ceramol, einem Lackauffrischungsmittel, behandelt mit dem Datum 25. Februar 2014 Ende Februar die Hallen in Cottbus und steht nun für maximal acht Jahre DB Schenker zur Verfügung. Bereits am 23. Dezember 2013 wurde 233 662 fertiggestellt und an Seddin abgegeben. 232 255 ist derzeit in Arbeit und wird folgen.

FREIZEITNETZ SCHWÄBISCHE ALB

# Der Ulmer Spatz ist tot



FOTO: METZGER

☐ 2014 wird es keine Fahrten mehr mit dem Schienenbus Ulmer Spatz geben. Die Eigentümerin der Zuggarnitur, die „DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee (RAB) GmbH", war nicht bereit, an den Fahrzeugen eine neue Hauptuntersuchung durchzuführen. Zu einem symbolischen Preis wurde die Garnitur den Schienenbusfreunden Ulm e. V. angeboten. Seit 1997 wurden die Schienenbusse ehrenamtlich vom Verein restauriert, gepflegt und unterhalten. Die Rahmenbedingungen einer Übernahme waren aus Vereinssicht leider nicht überzeugend, so dass sich der Verein dagegen entschied. Die Verkehrsleistungen werden künftig von der Schwäbischen Alb-Bahn mit den ehemaligen NE 81-Triebwagen der WEG-Strohgäubahn gefahren. Für den Spätzle-Express nach Trochtelfingen zu „Alb-Gold" wird die RAB einen Motorwagen erhalten und in die ursprüngliche rote Lackierung zurückversetzen.

Seit 1998 war die mintgrüne Schienenbusgarnitur auf der Strecke von Ulm über Schelkingen und Münsingen nach Kleinengstingen unterwegs. 2014 wird es diese Fahrten nicht mehr geben.




FOTO: PIPLACK

■ *Zur Freude der Fans von klassischen Bundesbahn-Dieselloks ist die 225 der Aggerbahn wieder als 215 082 beschriftet unterwegs. Die neuen Ziffern wurden am 1. März 2014 vom Eigentümer der Lok, Aggerbahn-Chef Andreas Voll, eigenhändig auf die ozeanblau-beigefarbene Maschine geklebt.*

RHEINLAND-PFALZ

## Im Südwesten was Neues

☐ Die DB Regio AG hat 28 weitere fünfteilige Elektrotriebzüge vom Typ Flirt für den Einsatz auf Regionalbahnstrecken in Rheinland-Pfalz bestellt. Gebaut werden sie bei der Stadler Pankow GmbH. Die ersten Einheiten verlassen derzeit das Werk im brandenburgischen Velten. Die 160 km/h schnellen Fahrzeuge sollen ab Dezember 2014 in der Region Südwest auf den RE-Netzen an Rhein und Mosel zum Einsatz kommen. 2011 hatte die DB AG die Ausschreibung des Regio-Netzes Südwest gewonnen. In Zukunft sollen deutsche Nahverkehrszüge mit den ebenfalls von Stadler gefertigten Kiss-Triebwagen der luxemburgischen Staatsbahn CFL im grenzübergreifenden Verkehr verbunden und gemeinsam zwischen Trier und Koblenz eingesetzt werden. Dies war eine besondere Voraussetzung an die Fahrzeuge im Rahmen der Ausschreibung. Deshalb hat sich die Bahn in diesem Fall für die Flirt-Züge aus selbem Hause entschieden.

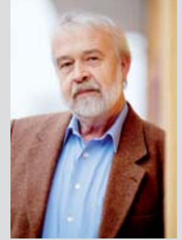



FOTO: SCHULZ

Eine der ersten noch unlackierten Garnituren des fünfteiligen Stadler-Flirt für die Region Südwest der DB AG steht auf dem Werksgelände zur Ablieferung bereit. 346 002 des Unternehmens Laeger & Wöstenhöfer übernahm den Rangierdienst auf dem Stadler-Gelände



# FAHRT FREI FÜR FRÜHLINGSGEFÜHLE



Dr. Karlheinz Haucke

Frühling lässt sein blaues Band wieder flattern durch die Lüfte, süße, wohlbekannte Düfte streifen ahnungsvoll das Land. Den Worten des Dichters möchte ich, der Gesamtstimmung wegen, noch hinzufügen: Mich dünkt, es wird gedüngt!

Nun ja, Aufbruchstimmung kann sich eben auch in Gerüchen ausdrücken, wobei eine gewisse Verwandtschaft zu Gerüchten nicht ausgeschlossen scheint. Nicht umsonst kommt dann ja auch schnell die Gerüchteküche ins Spiel.

Kein Gerücht jedenfalls ist, dass der heurige Winter diesseits der Alpen weitgehend Pause gemacht hat. Was Wintersportler kaum, die deutschen Eisenbahnen dafür umso mehr gefreut hat, haben letztere doch so eine Sorge weniger. Einer weiteren hat sich zumindest die DB AG entledigt, wurde sie doch, zu meiner nicht geringen Verwunderung, gerade zur Sprachwahrerin des Jahres gekürt. Anglizismen aufs Abstellgleis? Die Worte hör´ ich wohl, allein mir fehlt der Glaube! Weltweit-Spieler statt Global Player, Spedition oder besser noch Fuhrunternehmen statt Mobility Logistics? Mal abwarten!

Zugegeben, DB Netz hieß noch nie DB Net. Doch nett finden DB-Konkurrenten sie ohnehn nicht. Was in der Forderung gipfelt, Netz und Betrieb endlich zu trennen.

Das scheint mir eigentlich eine sinnvolle Maßnahme. Allerdings, eine anderweitig privatisierte Netz AG stimmt mich ebenso wenig optimistisch wie eine in Staates Hand. Ich denke da nicht nur an gewinnorientierten Investitionsstau, sondern brauche nur auf den Zustand unserer Straßen und Brücken zu schauen. Fahrt frei für freie Bürger? Wenn wir mal nur nicht allesamt auf dem Abstellgleis landen!




FOTO: SCHRAMM

Bis in den Februar 2014 bestand die Garnitur nur aus der Lok und dem Doppelstocksteuerwagen.

NIEDERSACHSEN

# Mit Moses durch Wald und Heide

☐ Die elektrifizierte eingleisige Hauptbahn von Verden (Aller) nach Rotenburg (Wümme) ist nur 27 Kilometer lang und verbindet auf landschaftlich schöner Strecke die Hauptstrecken Hannover – Bremen und Hamburg – Bremen. Sie dient hauptsächlich dem Güterverkehr. Montags bis freitags verkehrt im Zweistundentakt ein Reisezug zwischen Verden und Rotenburg, der mit nur einer Zuggarnitur abgewickelt wird. Bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 wurde der Verkehr mit einer 628-Garnitur bedient. Seit Fahrplanwechsel verkehrt ein stilechter DR-Kurzzug, bestehend aus einer E-Lok der Baureihe 143 und einem Doppelstocksteuerwagen DABbuzfa 760, Baujahr 1993. Aufgrund der leistungsstarken Lok und der geringen Zuglast wird der Fahrgast bei der Anfahrt sportwagenartig in den Sitz gedrückt. Um die Anonymität des Zuges etwas aufzulockern, wurde der Steuerwagen von Graffitti-Künstlern am Kopfende unübersehbar mit dem Namen „Moses“ beschriftet und vom Personal als Fahrziel „Baumblütenexpress“ angegeben. Seit Anfang März ist ein weiterer Doppelstockwagen beigestellt. Man kann sich übrigens nicht unbedingt auf „Moses“ verlassen: Wenn starker Güterverkehr oder ICE-Umleitungen anstehen, fallen die Fahrten kurzfristig aus und der Zug wird durch einen Bus ersetzt. Die Fahrzeit beträgt dann anstelle von 18 gleich 57 Minuten und eine Fahrradmitnahme ist nicht möglich.




FOTO: SCHNIER

■ *Am Samstag, 15. März 2014, konnten nach langer Zeit wieder zwei 01.5 vor einem stattlichen Sonderzug eingesetzt werden. Unter Regie der IGE Erlebnisreisen wurde die Strecke Nürnberg – Bamberg – Oberhof nach Gera und dann auf der Rückfahrt über Hof wieder nach Nürnberg befahren. Zum gemeinsamen Einsatz kamen auf Teilstrecken die ölgefeuerte 01 509 sowie die kohlegefeuerte ÖGEG-01 533. Zu erwähnen ist auch der überwiegend aus DB-Wagen gebildete Zug in der gefälligen stahlblauen DB-Lackierung der Epoche III.*

## ZWISCHENHALT

■ **Das Abenteuer** mit den missratenen Fyra-Hochgeschwindigkeitstriebzügen, die ab Ende 2012 nur 40 Tage im Einsatz standen, hat nun doch ein Ende: Ansaldo Breda nimmt die 16 gebauten V 250 zurück und zahlt der niederländischen Bahn NS eine Abfindung von 125 Millionen Euro. Die Niederländer hatten für die flügellahme Flotte 213 Millionen Euro gezahlt und müssen nun einen Verlust an direkten Kosten von 88 Millionen einstecken. Dazu kommen noch indirekte Kosten für den Aufbau der Ersatzverkehre Falls es dem italienischen Erbauer gelingt, neue Käufer für die V250 zu gewinnen, erhält die niederländische Bahn noch einen Anteil am Erlös.

■ **An der Müngstener Brücke** begann Mitte März der Einbau der neuen Fahrbahnbrücke. Das erste von insgesamt 33 Bauteilen für die 700 Tonnen schwere Fahrbahnbrücke wurde eingesetzt.

■ **Münster erhält einen** neuen Hauptbahnhof. Bereits im Herbst 2014 sollen die Bauarbeiten beginnnen und im Jahr 2016 abgeschlossen werden.

■ **Der Bund soll weniger Geld** von der DB AG erhalten. Der Bahn-Aufsichtsrat beschloss wegen der verschlechterten Ertragslage eine Dividendenkürzung.

■ **Die DB AG** hat im März weitere 29 Triebzüge des Typs Talent 2 im Wert von zirka 146 Millionen Euro bei Bombardier Transportation für die S-Bahn Mitteldeutschland bestellt.



FOTO: GÜNTHER

*Die Dampflok 52 8177 „Else" der Dampflokfreunde Berlin e. V. fuhr am 15. März 2014 mit einem Sonderzug durch Berlin und Umgebung anlässlich des 70. Geburtstages der Lokomotive, die am 15. März 1944 in der Lokfabrik Babelsberg (Ohrenstein und Koppel Werk Babelsberg, ab 1948 LKM Lokomotivbau Karl Marx Babelsberg) am Bahnhof Drewitz (heute Potsdam-Medienstadt Babelsberg) ausgeliefert wurde. Auf dem Bild fährt der Sonderzug während der Rundfahrt mit Volldampf durch den Bf Ferch-Lienewitz seinem Ziel Potsdam-Medienstadt Babelsberg entgegen, um dort dem Geburtsort einen Besuch abzustatten.*

MODELLEISENBAHNER-VEDES-FOTOWETTBEWERB

## Wer macht das schönste Foto?

Die **Ve**reinigung **de**r **S**pielwaren-Fachgeschäfte (Vedes) blickt zurück auf eine 110-jährige Geschichte und schickte zu diesem Anlass eine neue Werbelokomotive, 101 102, auf die Gleise. Jetzt, wo die Tage wieder länger werden, sollte es doch gute Gelegenheiten geben, ein schönes Bild der blauen Lok zu machen? Das schönste Foto wird im MEB präsentiert und der Gewinner erhält ein limitiertes H0-Modell der 101 102.



FOTO: BERG

Vedes-Pressesprecherin Eva-Maria Stempel präsentiert mit Rainer Schwinghoff, im Vedes-Einkauf für das Modelleisenbahn-Sortiment verantwortlich, die Jubiläumslok und ihr originalgetreues Miniaturmodel.

*Schicken Sie uns Ihren Abzug (Größe mindestens 13 x 18 Zentimeter) oder Ihr digitales Foto (selbe Größe, 300 dpi) an MODELLEISENBAHNER, „Vedes-Lok", Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck oder per E-mail an redaktion@modelleisenbahner.de. Einsendeschluss ist der 30. September 2014, der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Der Gewinner wird schriftlich benachrichtigt.*




Helmut Sangmeister erwischte 101 102 mit der Botschaft „Hier ist der Spaß am Zug" kurz nach ihrer Vorstellung am 28. Februar in Weißenfels vor IC 2252 von Frankfurt nach Leipzig.

## FRAGEZEICHEN

*Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.*



FOTO: BEHRLA

**☐ Ein kurioses Fahrzeug ist im westfälischen Hamm bei der dortigen Hafenbahn zu finden. Dort steht auf dem Gelände des städtischen Hafens dieser Lieferwagen als Zweiwegefahrzeug. Viele seiner Art dürfte es nicht gegeben haben. Bis vor einigen Jahren konnte der Kleintransporter, dessen Zweiwegeausrüstung ein wenig handgestrickt anmutet, noch bei der Streckenbereisung und im Bauzugdienst beobachtet werden. Wir wollen von ihnen den Namen des Modells sowie den Hersteller dieses automobilen Klassikers wissen?**

**Schicken Sie die richtige Lösung** bitte bis zum 15. Mai 2014 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Rio-Grande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Märzheft lautete: „Kirnitzschtalbahn". Gewonnen haben: Siebert, Ute, 09117 Chemnitz; Schulz, Moritz, 15537 Erkner; Pehmöller, Jörg, 23898 Duvensee; Rönelt, Wolfgang, 06366 Köthen/Anhalt; Neumann, Ulrich, 99713 Holzsußra; Dittrich, Sabine, 89584 Ehingen; Joecks, Horst, 34369 Hofgeismar; Böhmer, Guido; 06800 Raguhn-Jeßnitz; Limberg, Werner, 47661 Issum; Schwarzer, Uwe, 13125 Berlin; Schaff, Clemens, 14612 Falkensee; Sandner, Markus, 08265 Erlbach; Schröer, Thomas, 01259; Dresden; Franz, Michael, 25436 Tornesch; Kühn, Uwe, 06895 Zahna-Elster; Elsner, Andreas, 12619 Berlin; Herbst, Peter-Jürgen, 04564 Böhlen; Fiebig, Wolfgang, 63584 Gründau; Stiller, Roland, 06628 Bad Kösen; Otto, Steffen, 04318 Leipzig.

NRW

# Drehstrompionierin im Museum

☐ Pünktlich zum Saisonstart Anfang März konnte das DGEG-Eisenbahnmuseum Bochum-Dalhausen einen Neuzugang vermelden: Die RBH-Elektrolok E1200 003 kann ab sofort im Bochumer Südwesten besichtigt werden. Sie wurde 1976 von Henschel gebaut und an die Ruhrkohle AG (RAG), Zechenbahn- und Hafenbetriebe Ruhr-Mitte, in Gladbeck geliefert. Die bis 1984 in einer Serie von 13 Stück an die RAG gelieferten Maschinen der Reihe E1200 waren die ersten Serien-Lokomotiven mit Drehstrom-Asynchronmotoren. Eine Lok der Reihe E1200 wurde auch von den ÖBB erprobt, woraus die ab 1982 beschaffte ÖBB-Elektrorangierlok der Reihe 1063 resultierte. Die DB hingegen stellte erst 1979 mit den fünf Vorserien-Loks der BR 120 ihre ersten Lokomotiven mit Drehstromantrieb in Dienst. E1200 005 und 006 wurden bereits im Mai 2011 verschrottet. Als weiteres Exemplar wird E1200 001 im DB-Museum in Koblenz erhalten bleiben.




FOTO: HENSCHEL

**Die E1200 003 konnte als Leihgabe an das Bochumer Museum abgegeben werden, da sich das Geschäftsfeld des heutigen Betreibers RBH Logistics gewandelt hat und die Loks dieser Baureihe dadurch zunehmend überflüssig werden.**




FOTO: GOTHE

***■ Auf der Hohenzollernbrücke in Köln finden derzeit umfangreiche Gleisbauarbeiten statt. Aus diesem Grund werden einige Züge am Kölner Hbf vorbeigeleitet. Unter anderen betrifft dies die Linie RE 9 auf der Verbindung Aachen – Siegen. Die Züge werden von Aachen kommend über Köln West und Köln Süd umgeleitet. Der Halt in Köln Hbf entfällt dadurch. Am 19. März 2014 fährt 120 208 mit ihrem Zug durch Köln West.***


FOTO: DOLLINGER

*Nachdem die Mehrmotor-Traxx, DB AG-Baureihe 245, zum Jahresende 2013 die Zulassung erhalten hatte, wurden 245 002 und 004 wenig später nach Kempten überstellt. Die folgenden Abnahmefahrten verliefen zufriedenstellend. Zur Beseitigung kleinerer Mängel wurden die Lokomotiven zurück ins Bombardierwerk Kassel gebracht und zwischenzeitlich auch für Versuchsfahrten vor DB-Autoshuttle-Zügen auf dem Hindenburgdamm genutzt. Am 14. März wurden 245 002, 006 und 007 erneut nach Kempten überstellt, wo seitdem weitere Probefahrten durchgeführt werden.*


FOTO: STEPHAN LEICHSENRING

*Mächtig ins Zeug legt sich die 01 533 der ÖGEG, um ihren voll besetzten, zwölf Wagen langen Sonderzug aus Augsburg über die Ammerseebahn bei Dissen zu befördern. Ziel der Fahrt am 9. März war die Tiroler Landeshauptstadt Innsbruck.*

## TOP UND FLOP

### TOP: Längere Gültigkeit

Bereits seit Anfang des Jahres ist die Gültigkeit der Tages-Karte des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (VRN) an den Wochenenden von bisher 3 Uhr auf 6 Uhr des Folgetages ausgeweitet worden. Diese Tarifregelung gilt auch für die Jugendgruppen-Karte. Damit reagiert der Verbund auf die Kritik seiner Kunden: 2013 wurden die 24-Stunden-Karten durch Tageskarten ersetzt, die nur bis 3 Uhr gültig waren.

### FLOP: BI gegen Museumsbahn

Nicht nur Fledermäuse machen den Museumsbahnern in Baden-Württemberg Sorgen. Mit der Bürgerinitiative (BI) „Zukunftsfähige Kandertalbahn" möchten sich die Anlieger rund um den Bahnhof Kandern gegen die Beeinträchtigung durch den Bahn- und Werkstattbetrieb zur Wehr setzen. Gefordert werden unter anderem Warmwasseraufbereiter oder Rauchgasreinigungsanlagen.




FOTO: GÜNTHER

■ *35 1019 des Lausitzer Dampflokclubs war am 8. März 2014 mit einem Sonderzug zum Weltfrauentag von Cottbus nach Görlitz unterwegs. Am Beginn seiner Rückreise passiert der Zug das alte Reiterstellwerk des Görlitzer Hauptbahnhofes.*



FOTO: SCHULZ

**Neue Fahrzeuge für die Deutsche Bahn aus Salzgitter: Ein 1440, 620 007 und 622 506 warten auf ihre Auslieferung im Alstom-Werksgelände.**

BAHNINDUSTRIE

## Spatenstich für Logistikzentrum

☐ Alstom lässt auf seinem Werksgelände in Salzgitter ein neues Logistikzentrum für die Lagerung und Verwaltung von Bauteilen für Schienenfahrzeuge errichten. Es soll die logistischen Prozesse am Standort verbessern und zu einer schnelleren Versorgung der Produktionsstätten im Werksgelände beitragen. Das Logistikzentrum wird eine Größe von 30500 Quadratmetern haben und auf einem Grundstück von insgesamt zirka 62000 Quadratmetern errichtet werden. „Mit dem neuen Logistikzentrum machen wir einen entscheidenden Schritt zur Zentralisierung unserer Logistik am Standort Salzgitter", so Jörg Nuttelmann, Standortleiter von Alstom in Salzgitter. Das Logistikzentrum soll bereits Ende 2014 fertiggestellt werden.

ZEITREISE

## Zwischen Hoch-, Süd- und Märkischem Sauerland




FOTO: ROTTHOWE

**Während die Umbauwagen hinter 50 207 noch relativ jung waren, gehörten die Donnerbüchsen hinter 50 058 schon bald zum alten Eisen.**




FOTO: METZGER

**Heute halten in Finnentrop moderne Triebwagen und die Ruhr-Sieg-Strecke ist längst elektrifiziert.**

■ Als der bekannte Eisenbahnfotograf Ludwig Rotthowe im Jahr 1962 den Bahnhof Finnentrop im Sauerland besuchte, konnte er dort noch Güterzugdampfloks der Baureihe 50 vor Personenzügen erleben. Der Bahnhof war damals wichtiger Knotenpunkt auf der Ruhr-Sieg-Strecke, von dort konnte man über verschiedene Nebenbahnen nach Norden in Richtung Wennemen und in südliche Richtung über Olpe nach Betzdorf und Dieringhausen fahren. Mittlerweile fährt die DB AG nur noch bis Olpe. Die anderen Strecken sind längst Geschichte. Dadurch büßte Finnentrop viel von seiner Bedeutung ein. Die zum Zeitpunkt der Aufnahme noch für ihre 03.10-Einsätze bekannte Ruhr-Sieg-Strecke wurde 1965 elektrifiziert. Immerhin haben die Bahnsteigdächer die Zeiten überdauert.

Rhätische Bahn

# Ein Strauss voller Erlebnisse erwartet Sie




Seit 125 Jahren ist die Rhätische Bahn unterwegs in Graubünden. Was 1889 mit der Eröffnung der Strecke von Landquart nach Klosters begann, ist heute ein 384 Kilometer langes Streckennetz. Einzigartig fügen sich die Bahnlinien mit spektakulären Viadukten und Kehrtunnels harmonisch in die bezaubernde Landschaft ein. 2014 feiert die Rhätische Bahn ein grosses Jubiläum – seit 125 Jahren faszinierend unterwegs: feiern Sie mit uns.

**Beratung / Reservation / Verkauf**
Railservice, Tel +41 (0)81 288 65 65, railservice@rhb.ch

**Alle Details zu den Erlebnisfahrten im Jubiläumsjahr gibt's auch online: www.rhb.ch/125-jahre**

## Die Erlebnisfahrten 2014 auf einen Blick



**125 Jahre RhB**
**Tag der offenen Türe**
In Feierlaune: Die RhB feiert ihr Jubiläum mit einem Tag der offenen Türe in Landquart.

10.05. Tag der offenen Türe

**Dampffahrt mit Doppeltraktion**
Exklusiv: mit G 4/5 Nr. 107/108

21.06. Landquart ⇄ Samedan

**125 Stunden Rhätische Bahn**
Für Bahnliebhaber: Während fünf Tagen die RhB mit all ihren Schönheiten und Pionierleistungen entdecken.

11.–15.06. 125 Stunden RhB



**Pullman Bernina**
Mit Weitblick: Krokodillok und zwei Alpine Classic Pullmanwagen.

17.08. Pontresina ⇄ Tirano



**Nostalgiezug Bernina**
Hoch hinaus: La Buccunada und Mesolcines.

09.08. Pontresina ⇄ Tirano
23.08. Pontresina ⇄ Tirano



**Historic Engadin**
Goldener Herbst: Mit Ge 4/6 353 und nostalgische Wagen.

04.10. Scuol-Tarasp ⇄ Samedan



**Nostalgiezug**
**Davos – Landwasser**
Historisch: Krokodillok und nostalgische Wagen,
Davos ⇄ Wiesen ⇄ Filisur

| | |
|---|---|
| 05.–09.08. | 2-mal täglich |
| 12.–16.08. | 2-mal täglich |
| 19.–23.08. | 2-mal täglich |
| 26.–30.08. | 2-mal täglich |



**Jubiläums-Nostalgierundfahrt**
Rundherum: Krokodillok und nostalgische Wagen.

10./11.07.
17./18.07.
24./25.07.
04./05.09.
11./12.09.
Landquart – Chur – Samedan – Scuol-Tarasp – Landquart

Donnerstags mit Doppeltraktion Krokodillok und Alpine Classic Pullman Wagen.
Freitags mit Krokodillok und nostalgischen Wagen.



**Dampffahrten**
Mit Schall und Rauch: Bahnfahrt im Dampfzug quer durch Graubünden.

| | |
|---|---|
| 25.05. | Surselva: Landquart ⇄ Ilanz |
| 07.06. | Engadin: Samedan ⇄ Scuol |
| 02.08. | Davoser Rundfahrt |
| 13.09. | Davoser Rundfahrt |
| 20.09. | Surselva: Landquart ⇄ Ilanz |



**Glacier Pullman Express**
Für Eisenbahnromantiker: Alpine Classic Pullmanwagen, Piano Bar, Krokodillok und viele(s) mehr …

| | |
|---|---|
| 20./21.06. | St. Moritz – Zermatt |
| 22./23.06. | Zermatt – St. Moritz |
| 25./26.07. | St. Moritz – Zermatt |
| 27./28.07. | Zermatt – St. Moritz |
| 29./30.08. | St. Moritz – Zermatt |
| 31.08./01.09. | Zermatt – St. Moritz |



**Erlebniszug Albula**
Für Familien: nostalgische Wagen, gelbe Aussichtswagen und Krokodillok.
Landquart ⇄ St. Moritz

01.06.–07.09. Jeden Sonntag (ausser 06.07.)

An folgenden Daten mit Clà Ferrovia: 15.06./13.07./20.07./17.08.



**Clà Ferrovia**
Für Kurze und Lange: mit der Krokodil- oder Dampflok neue Abenteuer erleben.

| | |
|---|---|
| 03.05. | Fahrt ins Blumenland |
| 18./19.10. | Fahrt ins Farbenland |
| 07./13./14.12. | Fahrt ins Lichterland |



**Gourmino**
Für Genussreisende: kulinarische Erlebnisreisen im fahrenden «Restaurant».

| | |
|---|---|
| 13.04. | Bündner Gourmetrundfahrt Frühling |
| 21.04. | Osterfahrt nach Disentis |



**100 Jahre Chur – Arosa**
**13./14. Dezember 2014**
Die Rhätische Bahn feiert ihre Jubiläumslinie Chur – Arosa.
www.rhb.ch/chur-arosa

## 75 Jahre Baureihe 50: Eine Geschichte in neun Kapiteln.

Genügsam, leistungsfähig, robust und vielseitig: Die 50 steht für alle positiven Eigenschaften der deutschen Einheitslokomotiven. Mit Ausbruch des Zweiten Weltkriegs begann ihre Karriere, die nur in den ersten Jahren von dunklen Schatten begleitet war. In Ost und West war sie anschließend über Jahrzehnte unverzichtbar und noch heute kann man sie bewundern.

FOTO: BURKHARD WOLLNY

So kennt man sie fast weltweit: Die 50 repräsentiert die deutsche Dampfloktechnik wie keine andere. 052 898 war im Oktober 1972 erst kurze Zeit im Bw Ulm heimisch.

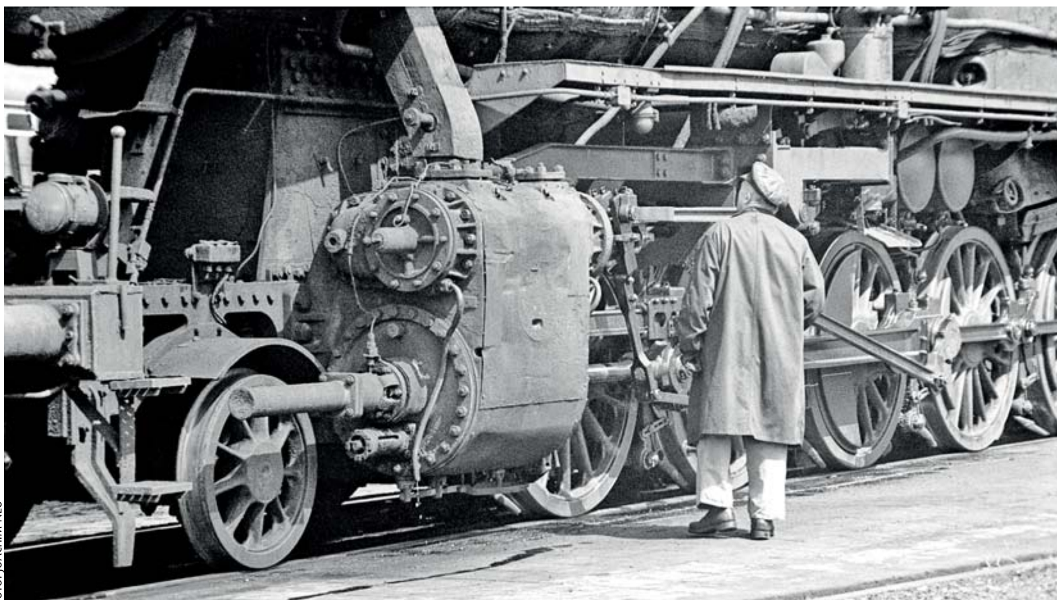
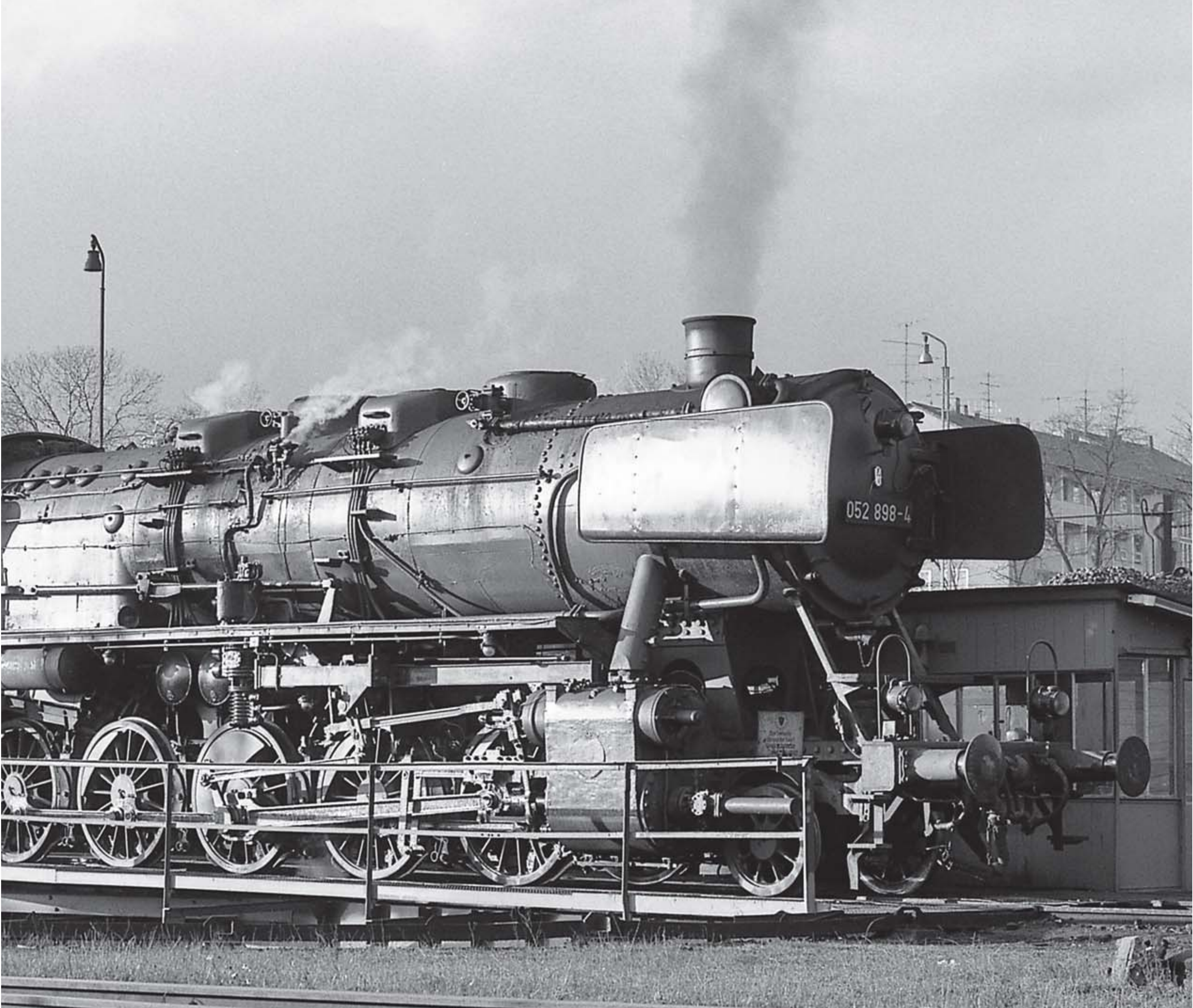


FOTO: JOACHIM NEU

Über 40 Jahre Alltag: Das Fahrwerk der 50 kannten die Lokmänner in Ost und West auswendig (im Bw Bingerbrück am 9. August 1973).




# DIE Deutsche Dampflok

Das Jahr 1914 und mit ihm der Ausbruch des Ersten Weltkriegs sind 100 Jahre später in aller Munde. Aus heutiger Sicht ist es kaum vorstellbar, dass schon 25 Jahre später der nächste, noch viel schrecklichere Weltkrieg von Deutschland ausging. In eben diesem zweiten Schicksalsjahr, 1939, wurde die erste Lok der Baureihe 50 in Dienst gestellt, der erfolgreichsten Lokgattung der Deutschen Reichsbahn. Zusammen mit der Schwesterbaureihe 52, der wichtigsten deutschen Kriegslok, sind auch die gebauten Stückzahlen rekordträchtig. Über 10000 der Güterzugloks rollten auf die Gleise und verteilten sich mit Kriegsende in ganz Europa. Beide für die Lokgeschichte elementare Themen, Krieg und Auslandseinsätze der 50, sollen mit eigenen Kapiteln im Folgenden behandelt werden. □

# FABRIKNEU ...

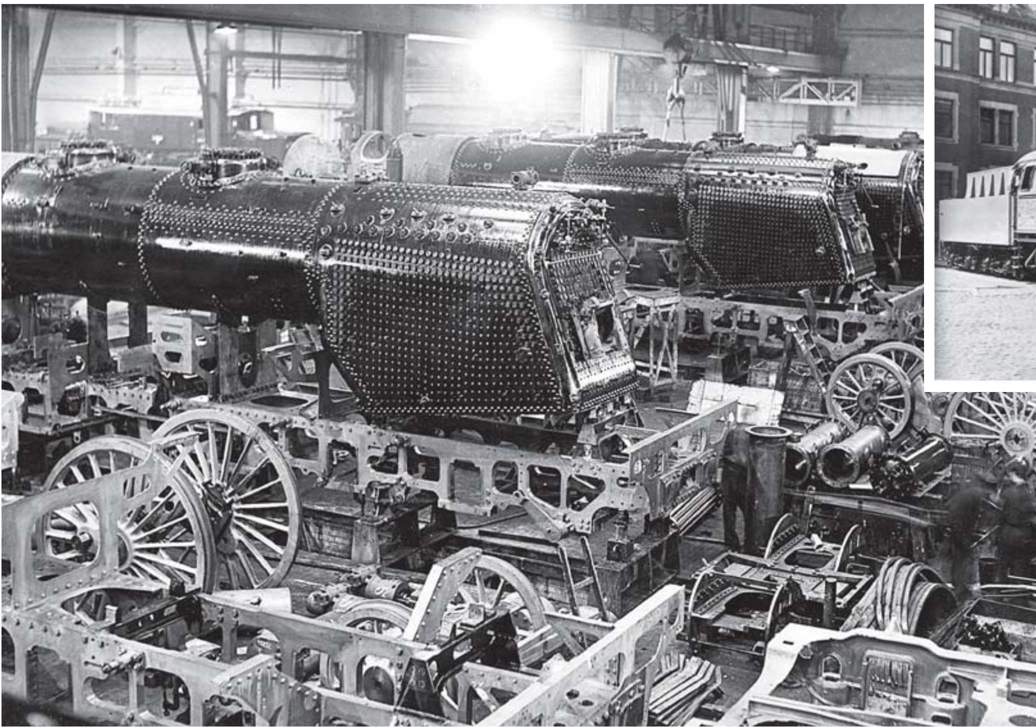




FOTO: SLG. BELLINGRODT, BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

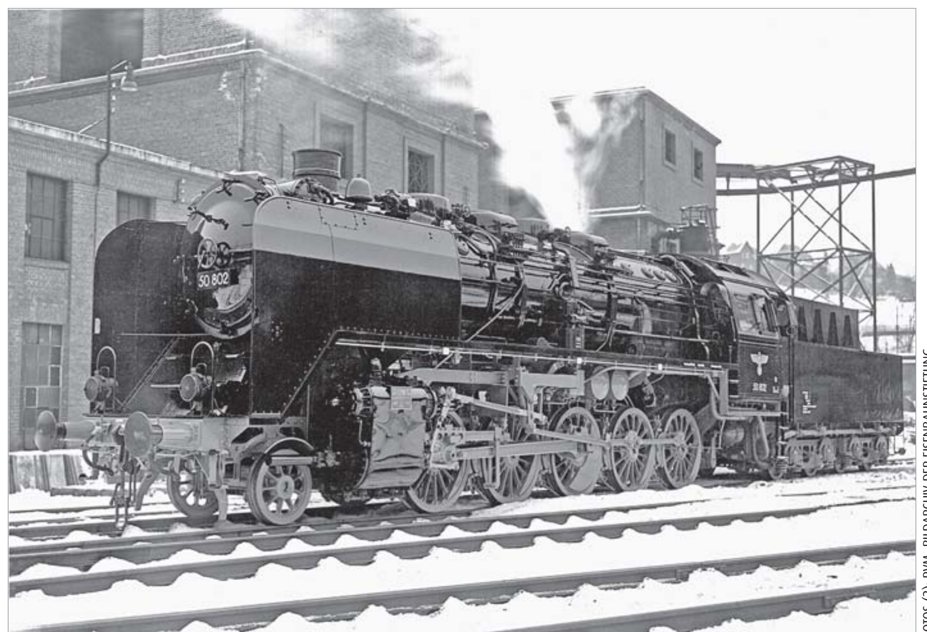
**Henschel war eine der deutschen Fabriken, in denen 1942 noch 50 gebaut wurden, ansonsten lief die Produktion der Baureihe auch schon im besetzten Belgien und Polen. Die ÜK-Lok 50 2332 in Grau besitzt bereits Frostschutzeinrichtungen.**

**Werkhalle der Borsigwerke in Hennigsdorf bei Berlin im Februar 1941: Dicht an dicht werden Kessel für die Baureihe 50 gefertigt, hinten wartet eine E 94 auf Fertigstellung.**

Man mag sich darüber streiten, mit welchem Ziel die Baureihe 50 der Familie der Einheitslokomotiven hinzugefügt wurde. Eine wesentliche Eigenschaft der neuen Universalgüterzuglok war die niedrige, auch für Nebenstrecken geeignete Achslast. Doch welche Strecken waren damit gemeint? Sicherlich keine kurzen und gemütlichen Stichbahnen. Die Politik und auch die Industrie hatten schon während der Zeit der Entwicklung die Weiten im Osten im Blickfeld. Die überaus geräumige Feuerbüchse war für die Verbrennung auch minderwer-

## MASSENPRODUKTION ALS TEIL DER KRIEGSWIRTSCHAFT

tiger Kohle gedacht, obwohl man im Deutschen Reich auf ausreichende Steinkohlevorräte zurückgreifen konnte. Die 50 passte in ihrer einfachen Bauweise, die auch eine wenig pflegliche Behandlung ermöglichen sollte, nahtlos in die Zeit der Kriegsvorbereitung und des Kriegsbeginns. 19 Lokomotivfabriken waren mit der Massenproduktion der 3141 an die Deutsche Reichsbahn gelieferten 50 befasst. Im Jahr 1942 wurden allein 1184 Loks abgeliefert, davon kamen über 270 von Herstellern außerhalb des deutschen Reichs, aus den besetzten Ländern Belgien, der Tschechoslowakei und Polen. Der Führer forderte 15000 neue Güterzugloks für die Jahre 42 und 43. Neben der Höchstauslastung der Werke diente die Entfeinerung beim Bau der Loks der Zielerfüllung. Wurden bei den Übergangs-Kriegsloks (ÜK) anfangs nur einzelne Bauteile weggelassen (wie Windleitbleche, Vorwärmer und/oder zwei Führerstandsfenster) oder vereinfacht (wie Scheibenvorlaufräder), entsprachen die letzten Versionen äußerlich schon weitgehend der Baureihe 52. Hinzu kamen die graue Lackierung und bald auch die Frostschutzeinrichtungen. Der Einsatzzweck der 50 war nun klar definiert. □




FOTOS (2): RVM, BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

**Am 8. Februar 1940 stand die fabrikneue 50 802 im Werkshof der Firma Jung in Jungenthal. Ein Jahr später gelangte sie in die RBD Danzig und anschließend ins besetzte Polen.**

# ... IN DEN KRIEG

Allesamt schaurig wirken auf mich die Bilder dieser Seite. Welches Schicksal ereilte wohl die drei Soldaten, die sich 1941 im besetzten Posen noch stolz dem Fotografen zeigten? Allein der Lokführer macht einen nachdenklichen Eindruck. Ahnte er etwas von dem Schrecken, der Europa noch heimsuchen sollte, oder hat er schon seine einschlägigen Kriegserlebnisse gesammelt? Die Geschichte der 50 ist untrennbar mit dem Krieg verbunden, und damit mit allen Greueltaten und allem Leid. Natürlich handelt es sich nur um Stahl, um eine Maschine. Doch die Loks wurden von den verantwortlichen Menschen zu Zwecken konstruiert, erbaut und eingesetzt, die nur als menschenverachtend einzustufen sind. In den ersten Kriegsjahren gelangte ein Großteil der 50

## ZUR LOKGESCHICHTE GEHÖRT AUCH DIE ZEITGESCHICHTE

sofort oder nach kurzer Zeit an die Ostfront, wo sie jedoch bald von der 52, die allein für den harten Kriegseinsatz gebaut wurde, abgelöst werden sollten. Die wertvolleren 50 wurden Richtung Westen zurückgefahren und erlebten in der Mehrzahl dort das Kriegsende. □



FOTO: HOLLNAGEL, BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

**Mitten im Krieg: Nicht nur die Dampfwolken einer 50 und zweier 93 sorgen im November 1941 für düstere Stimmung im Verschiebebahnhof Hamburg-Harburg.**




FOTO: PRIVAT, BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

**Nicht nur diese Parole hat sich ins Gedächtnis eingebrannt. Die Räder der 50 rollten auch für die Vernichtung der Juden und die Flucht oder Deportation der Besiegten.**




FOTO: RVM, BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

**50 704 wurde 1941 von der Wiener Lokfabrik an das Bw Posen Vbf abgeliefert. Dort gibt man sich noch überwiegend selbstbewusst.**

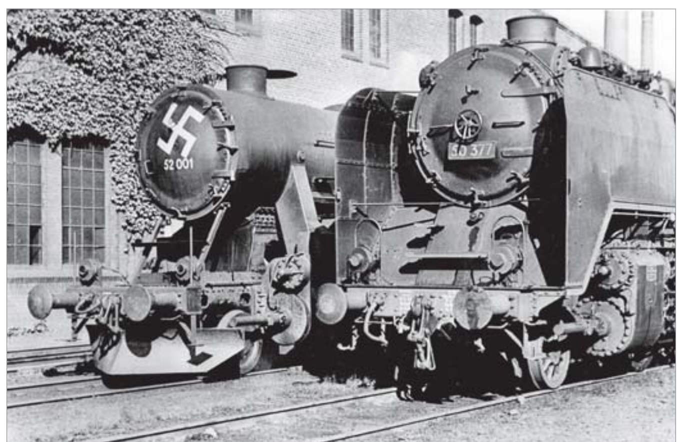



FOTO: RVM, BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

**Auf Propagandafahrt im September 1942: Die von Borsig gebaute Kriegslok soll der aufwendiger zu bauenden 50 die Schau stehlen.**

# IM FRIEDEN

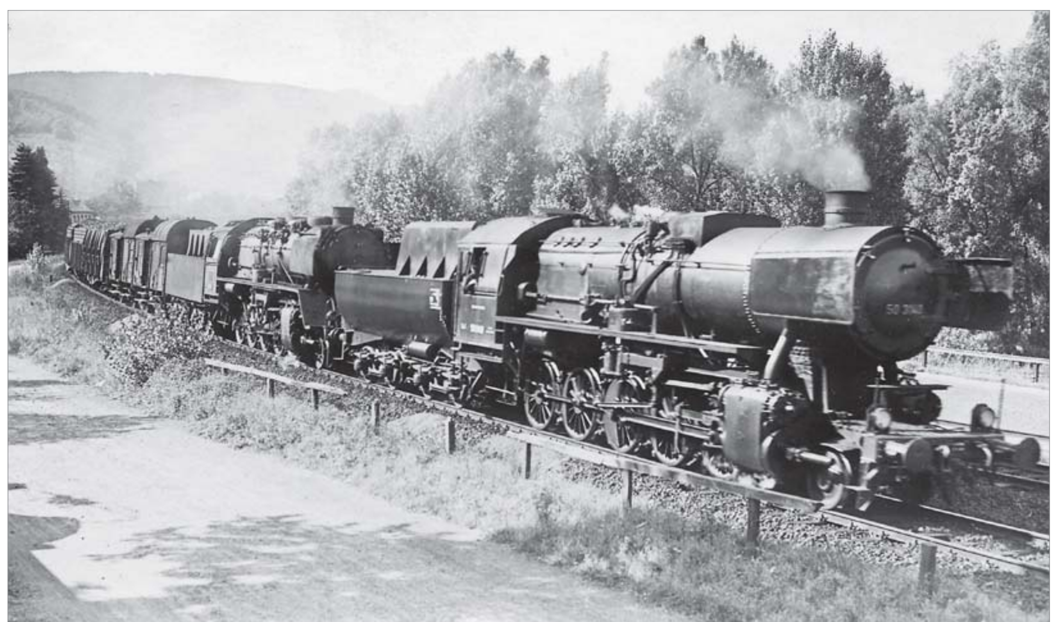
Gut ausgelastet war 50 1357 mit diesem Sonderzug aus mindestens zwölf Vierachsern, den sie 1953 durch Niederollendorf entlang des Rheins zog.

Der Lokmangel vier Jahre nach Kriegsende führte zur Bespannung sogar von Fernschnellzügen: 50 2885 führt einen FD bei Bacharach im August 1949 mit 80 km/h südwärts.

Ein großer Teil des Bestandes der Baureihe 50 fand sich - im Gegensatz zur Reihe 52 - nach Kriegsende in den westlichen Besatzungszonen wieder. 2489 Fahrzeuge wurden 1945 gezählt. Freilich waren viele Loks durch mehr oder weniger gravierende Kriegsschäden gekennzeichnet, allenfalls die Hälfte der Maschinen war betriebsfähig. Nach Gründung der Deutschen Bundesbahn verteilten sich zum Stichtag 1. Juli 1950 die 2144 Loks der BR 50 in 113 Betriebswerken über das gesamte Bundesgebiet. Die 50 war zum wichtigsten Zugpferd des Güterverkehrs in der Zeit des Wiederaufbaus geworden. Allerdings zeigte die Baureihe bei weitem kein einheitliches Bild. Neben den vielen Unterbauarten der ÜK-Loks machte bald die Stahlsorte St 47 K Sorgen. Bis 1941 waren alle 50 mit dem zwar leichten, aber

## BAUARTVIELFALT: KEINE 50 GLEICHT DER ANDEREN

nicht alterungsbeständigen Kesselbaustoff ausgeliefert worden. Um gefährliche Kesselschäden zu vermeiden, rüstete die DB etwa 400 Loks mit Kesseln der zur Ausmusterung anstehenden 52 aus. Oft fanden sich auch deren Zylinder an der 50 wieder, Gleiches gilt für die Wannentender. Von den vielen Bauartänderungen der DB-Zeit waren die Witte-Windleitbleche und die zurückgebauten Schürzen die augenscheinlichsten, dem Kenner fielen jedoch auch weitere Schlote oder eine Turbospeisepumpe auf. Auch die Zahl, Anordnung und Bauart der Kesseldome sorgte für ein vielfältiges Bild. □



Fast sprichwörtliche Bauartunterschiede: Die führende 50 3140 ist als späte ÜK-Lok mit Wannentender ausgestattet, die zweite 50 entspricht mit Ausnahme der Witte-Bleche der Ursprungsbauart. (Namedy am Rhein, 1950)

FOTOS (3): BELLINGRODT, BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

Die Baureihenverteilung innerhalb der uns heute verfügbaren Eisenbahnbilder täuscht über die tatsächlichen Verhältnisse hinweg. Die Eisenbahnfotografen ließen Jahrzehnte lang die Kamera sinken, wenn ihnen nur eine 50 entgegendampfte. Man war auf der Jagd nach den Besonderheiten der Länderbahnzeit oder nach Schnellzugloks. Die 50 aber fuhr tagein, tagaus den Großteil der Lasten ab. Auf der Rollbahn zwischen Bremen und dem Ruhrgebiet folgten sich die Güterzüge mit 50 genauso im Blockabstand wie auf der Rheinschiene. Vor allem die Nordhälfte der Republik war 50-Land. Die Montanindustrie im Ruhrgebiet oder

## DAS RÜCKGRAT DES DB-GÜTERVERKEHRS

im Saarland sorgte für überwiegend mit 50 reichlich gefüllte Ringlokschuppen in zahllosen Bw. Ausmusterungen der wichtigen Baureihe waren bis 1957 die Ausnahme. Erst von 1964 bis 1968 bewirkten der Strukturwandel, die Abstellung der St 47 K-Loks und eine Wirtschaftskrise eine Halbierung des Bestandes. Auch der 1953 hoffnungsvoll gestartete Versuch mit den Franco-Crosti-Loks der Baureihe 50.40 war zu dieser Zeit bereits beendet. Ein zu hoher Unterhaltungsaufwand und genügend vorhandene 50 der Regelbauart hatten die Karriere dieser Loks mit erstaunlich gutem Wirkungsgrad beendet. Doch nicht nur im Güterverkehr war die 50 gefordert, sondern ständig auch vor Reisezügen. Für das Jahr 1969 sind knapp 180 solcher Züge (vom E bis zum GmP) belegt. Und dies in einer Zeit, in der sich der 50-Bestand schon erheblich reduziert hatte. □

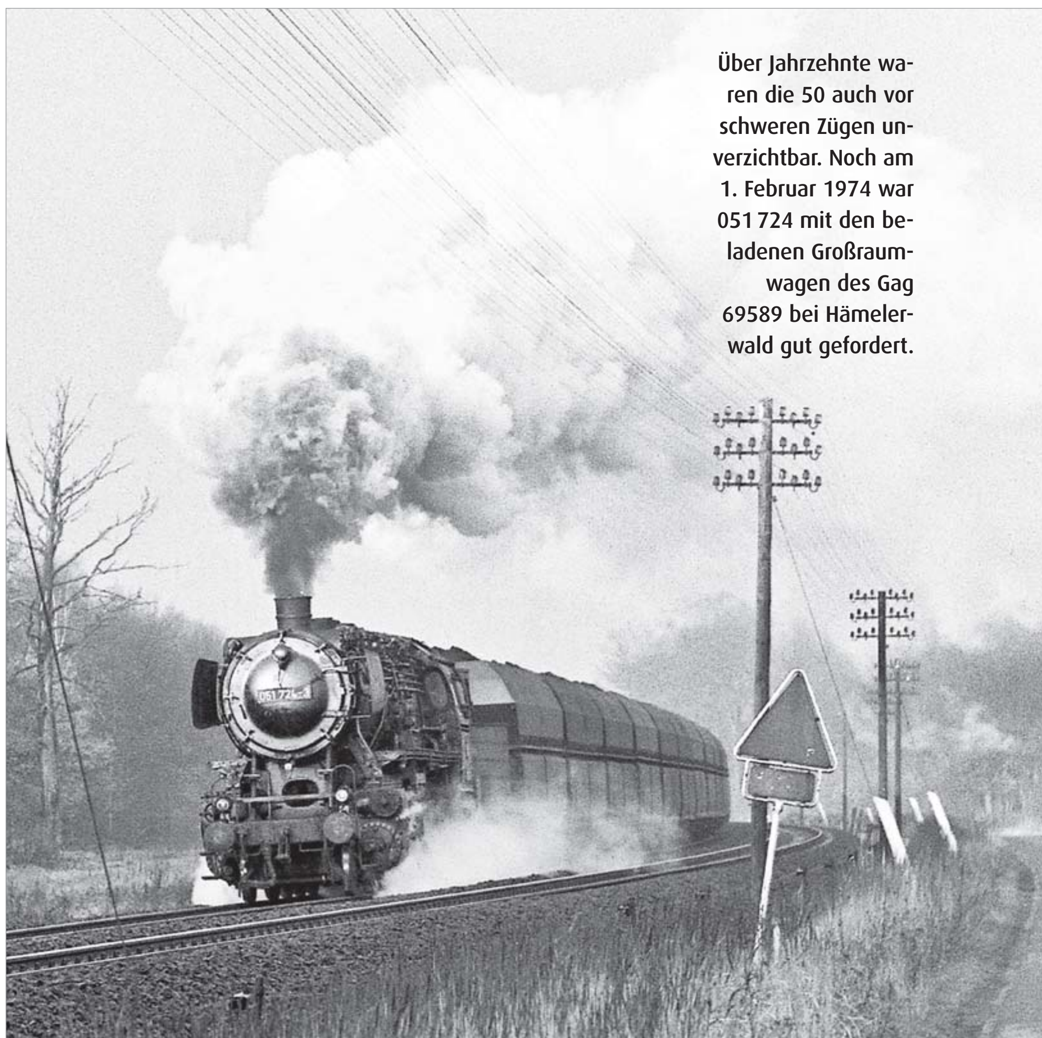



FOTO: STEFAN CARSTENS

Über Jahrzehnte waren die 50 auch vor schweren Zügen unverzichtbar. Noch am 1. Februar 1974 war 051 724 mit den beladenen Großraumwagen des Gag 69589 bei Hämelerwald gut gefordert.

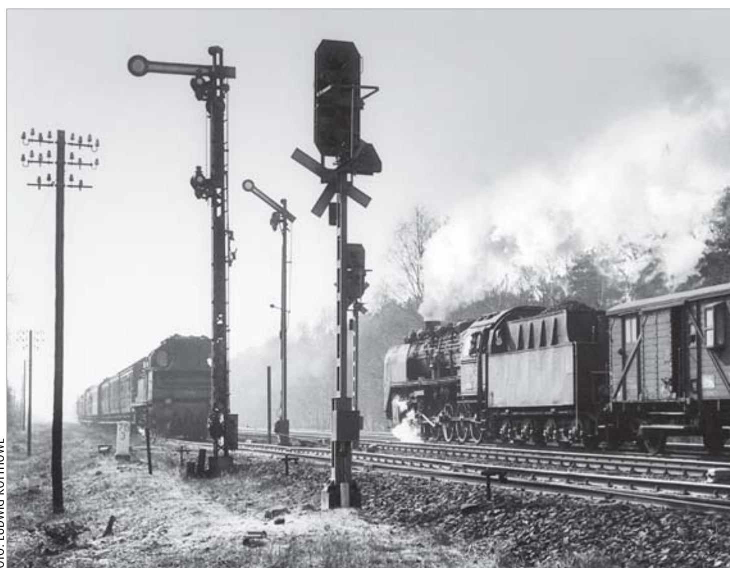


FOTO: LUDWIG ROTTHOWE

An der Rollbahn im März 1956: Während 78 362 mit ihrem P-Zug auf die Seite genommen wurde, rollt 50 1479 durch den Überholbahnhof Ems in Richtung Münster.



FOTO: WALTER ILLIG, SLG BURKHARD WOLLNY

1970 waren die 50 im Bw Heilbronn alle zu 050 bis 053 umgezeichnet, wenn auch mit unterschiedlicher Lage der Schilder.



# ENDZEIT

Im Bahnhof Marbach (bei Münsingen) macht sich die Ulmer 050 014 am 24. März 1973 mit einem einzigen O-Wagen als Ng von Schelklingen auf den Weg nach Gomadingen.

FOTO: ANDREAS ILLGEN

Die 50 zählte, wie sollte es anders sein, zu den letzten Dampflokbaureihen der DB. In ihren letzten Jahren wurde sie endlich auch ausgiebig fotografiert. Eine Direktion nach der anderen war dampffrei geworden, und immer waren es 50, welche die letzten Dampfwolken erzeugten. In vielen Fällen war der Betrieb mit der großen Lok richtig unwirtschaftlich geworden, kurze Übergaben oder Nahverkehrszüge schonten zwar den Heizer, nicht aber das Budget der Bahn.



FOTO: BURKHARD WOLLNY

Etwas mehr Last: Im April 1973 hatte 050 596 des Bw Hof einen Nahverkehrszug die schiefe Ebene hinaufgezogen und legte auch in Stammbach einen Zwischenhalt ein.



FOTO: JOACHIM NEU

Die Lehrter 052 798 mit Kabinentender legte sich am 3. April 1976 vor Dg 45867 mächtig ins Zeug, obwohl am Zugschluss des von Herzberg in Richtung Grenzübergang Walkenried/Ellrich laufenden Transitgüterzuges noch 044 671 nachschob.

Zum 31. Dezember 1975 waren nur noch 140 Loks im Einsatzbestand, verteilt auf sieben Bw. In Betzdorf im Westerwald waren es zu diesem Stichtag noch 5 und in

## 1976 GEHT DIE GESCHICHTE DER DB-50 ZU ENDE

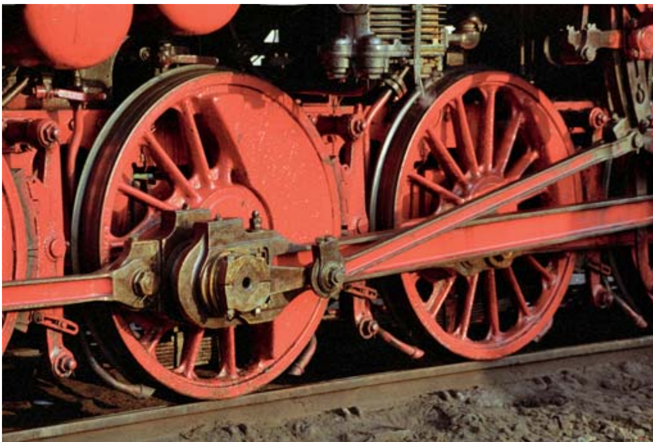
Stolberg 9 Loks. In Saarbrücken verabschiedeten sich die letzten Mohikaner ebenso wie in Ulm und Crailsheim bis 1976. Eine bedeutende Einsatzstelle blieb bis zuletzt das Bw Lehrte, wo 1975 noch 54 Loks stationiert waren. Doch auch hier war im August 1976 Schluss, die letzten Loks rollten in das Auslauf-Bw der Baureihe, Duisburg-Wedau. Die letzten sechs Exemplare erlebten hier noch den Jahreswechsel, bevor sie am 21. Februar 1977 die Ausmusterungsverfügung ereilte.

Meine erste Begegnung mit der Dampflok war übrigens gleichzeitig ein Abschied: Es war 1972 eine der letzten Mühldorfer 50, die sich mit einem Bauzug auf meine S-Bahnstrecke nach Neubiberg verirrte. □

Anders als bei der DB wollte und konnte man bei der DR der DDR nicht auf eine tiefgreifende Verbesserung der Baureihe 50 verzichten. Der enorme Schadbestand an Loks der Reihen 50 und 52, die gefährlichen St 47-Kessel und gleichzeitig eine sehr hohe Aus- und Belastung der Loks führten zum Entschluss einer Neubekesselung. Einfach die Kessel abgestellter 52 zu verwenden, wie es die DB tat, kam für die DR nicht in Frage, beide Baureihen wurden dringend gebraucht.

Der neue, vollständig geschweißte Dampferzeuger, der auch für die Reko-52 und -58 verwendet wurde, erhielt die IfS-Mischvorwärmeranlage, erkennbar am charakteristischen eckigen Kasten über der Rauchkammer. Die Rekonstruktion erwies sich als voller Erfolg, die Loks waren leistungsfähiger und für die Verfeuerung auch von Braunkohle gut geeignet. Von den 208 umgebauten, als 50.35 eingereihten Loks erhielten 72 Loks eine Ölfeuerung und wurden zur Baureihe 50.50. Die kohlegefeuerten Reko-50 der DR wurden die letzten, in Deutschland planmäßig eingesetzten Regelspur-Dampfloks: Am 29. Oktober 1988 führte 50 3559 des Bw Halberstadt (Einsatzstelle Oschersleben) den Personenzug 8457 von Thale nach Halberstadt. Als im Freien in Liblar abgestelltes Denkmal verrostet diese Lok allmählich.□

## MIT NEUEM KESSEL ZUM ERFOLGSMODELL



50 3661 am 29. April 1993 im Bw Dresden-Altstadt. Die Reko-Lok erkennt man an den schräg übereinander liegenden Luftbehältern.



50 3688 beschleunigte am 12. Mai 1985 in Waldheim ihren Güterzug in Richtung ihrer Heimat, Karl-Marx-Stadt. Die ehemalige 50 1096 steht heute im Bw Arnstadt/hist.




Die erste Reko-50 stand am 24. Mai 1991 im Werk Meiningen. Zu diesem Zeitpunkt hatte man der 50 3501 schon den Mischvorwärmer ausgebaut. Das heutige Aussehen der Lok mit großen Wagner-Blechen konnte man damals jedoch noch nicht erahnen.

FOTOS (3): VOLKER EMERSLEBEN

# BEI DEN NACHBARN

FOTOS (2): ALFRED LUFT

Das Ennstal war die wohl attraktivste Einsatzstrecke der Linzer Loks: 50.1805 hat 31. August 1957 bei Großraming einen Erzleerzug am Haken.

Das Kriegsende 1945 verteilte und durchmischte bekanntlich die Lokomotivbestände der ehemaligen Deutschen Reichsbahn ganz erheblich. Am weitesten wurden zwangsläufig die Kriegsloks der Baureihe 52 verstreut, doch auch die 50 fand sich nun in manchem Nachbarstaat wieder. In Österreich waren es nur 17 Loks, von denen gleich vier als Beuteloks in die Sowjetunion verschwanden. Die meisten 50, ein unbedeutendes Häuflein im Vergleich zu den 300 Stück bei den ÖBB verbliebenen 52, waren in der Direktion Linz beheimatet. Auch von den ÖBB-Loks glich kaum eine der anderen, viele hatten ihre großen Wagner-Bleche behalten. 1972 kaufte die Graz-Köflacher Bahn drei der letzten ÖBB-Maschinen. Von diesen gelangte 50.685 später zur Historischen Eisenbahn Frankfurt, 50.1171 gehört heute der „Brenner & Brenner Dampflokomotiven Betriebsgesellschaft".

## KLEINE BESTÄNDE IN ÖSTERREICH UND DÄNEMARK

Zwölf Loks der BR 50 gelangten 1952 nach Dänemark. Die DSB kauften sie in Belgien, wohin sie wiederum als Restitutionsloks von den SWDE (in der französischen Zone ) abgegeben werden mussten. Zumindest die Rahmen waren während des Krieges in Belgien gebaut worden. Zehn Maschinen wurden als N 201 bis 210 in Betrieb genommen und bald auf dänische Art verändert: Sie bekamen zum Beispiel die typischen Schneepflüge und breite Trittbretter vor der Rauchkammer. Bis 1972 waren alle Loks außer Betrieb. □

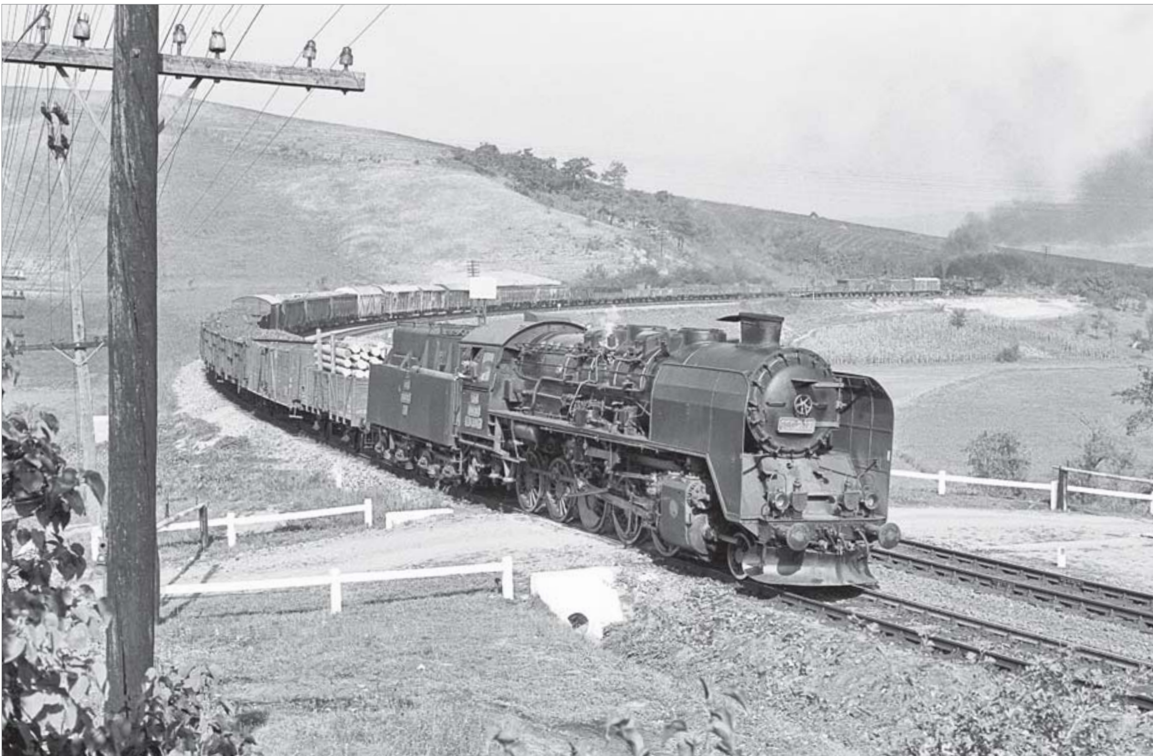


Die DSB-N 202 (ex 50 2119) des Bw Fredericia steht am 4. August 1958 auf der Drehscheibe in Nyborg, im Hintergrund die Ostsee.




FOTO: HELMUT PHILIPP

50.685 im Bw Linz am 5. März 1972. ÖBB-Lokführer hatten sie aus Jux mit dem sogenannten „Pflatsch" versehen.



Die bestens gepflegte 150.202 der CFR mit Ister-Schornstein schleppt am 19. September 1965 einen Güterzug zwischen Cojocna und Tunel, hinten schiebt eine altösterreichische 80.

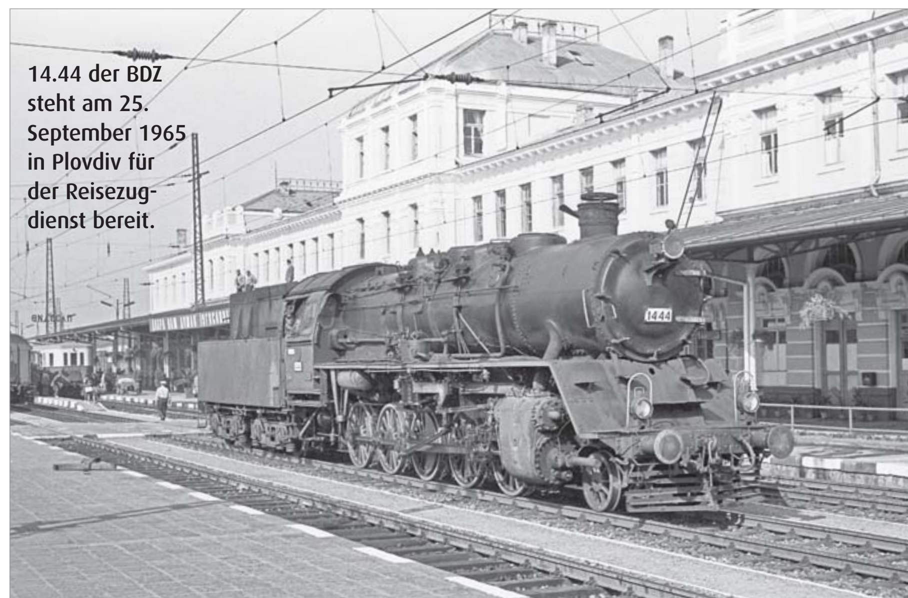
FOTOS (2): ALFRED LUFT

Zum Teil kuriose Lebenläufe und einige Unklarheiten weisen die etwa 60 ehemaligen 50 in Polen auf. Sie gelangten teilweise zunächst in die Sowjetunion, bevor sie als Ty 5 der PKP eingereiht wurden. Alle Loks waren im Raum Poznan zu Hause und kamen gelegentlich auch in die DDR nach Forst (Lausitz). Ab 1972 wurden die oft mit neuen, großen Windleitblechen ausgestatteten Maschinen langsam ausgemustert, die letzten liefen noch 1979. Die Ty 5-10 blieb in Wolsztyn erhalten.

## DIE 50 IN POLEN, BULGARIEN UND RUMÄNIEN

Die Geschichte der Baureihe 50 in Bulgarien begann schon 1941. Der Vasallenstaat des Nazi-Reichs konnte sich für wichtige Kriegstransporte zunächst einige Loks leihen und schließlich 1943 30 Loks (auf Wunsch von König Zar Boris in Ursprungsbauart) erwerben, die als 14.01 - 30 bezeichnet wurden. Aufgrund der guten Erfahrungen kaufte man im Jahr 1959 sogar noch weitere 20 Loks, dieses Mal von der ČSD, die dort als Reihe 555 gelaufen waren. Auch die bulgarischen Loks erfuhren etliche Umbauten, so eine Ölzusatzfeuerung wegen der schlechten Kohlequalität. Die Planeinsätze dauerten bis 1977.

In Rumänien sind neben 13 originalen 50, die von der Sowjetunion übernommen wurden, die 286 in den Lokfabriken Malaxa und Resita nach deutschen Plänen nachgebauten Loks bemerkenswert. Die von 1946 bis 1960 (!) gebauten Loks sind unter anderem durch den fehlenden Vorwärmer und ein geschlossenes Führerhaus (wie bei der BR 52, allerdings mit vier Seitenfenstern) sowie eine Ölzusatzfeuerung gekennzeichnet. Spätere Bauserien weisen höhere Dome und einen Flachschornstein der Bauart Ister auf. Die kräftigen Maschinen waren, im Bergland auch vor Schnellzügen, bis 1985 im Einsatz. □




14.44 der BDZ steht am 25. September 1965 in Plovdiv für der Reisezugdienst bereit.

FOTO: HELMUT PHILIPP



Recht fremd und bunt erscheint Ty 5-42 der PKP im Hauptbahnhof Poznan am 29. Mai 1977. Typisch polnisch die großen Laternen.

# FÜR DIE ENKEL



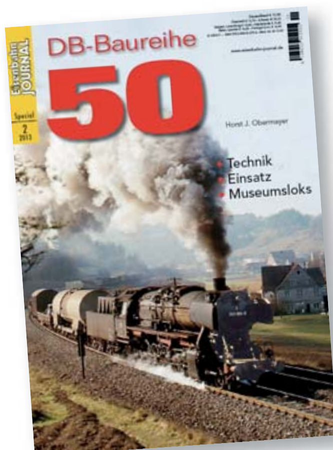
FOTO: KORBINIAN FLEISCHER

**Auch heute noch bei der Sauschwänzlebahn zu Hause: Die 50 2988 ist derzeit die einzige betriebsfähige Original-50. Am 16. September 2012 überquerte die Lok des „Wutachbahn e.V." den Epfenhofener Viadukt.**

Jeder Eisenbahnfreund kennt wohl die DB-Museumsdampflok 50 622 und/oder die DR-Traditionslok 50 849. Beide Original-50 sind nach vielen erfolgreichen Sonderfahrten nicht mehr betriebsfähig, die eine steht nach Behebung der Nürnberger Brandschäden in Meiningen, die andere im Glauchauer Lokschuppen. Wer heute eine betriebsfähige 50 erleben will, wird fast ausschließlich auf die DR-Rekomaschinen treffen. Von Ihnen sind, verteilt auf ganz Deutschland und einige Nachbarländer, noch mindestens 60 erhalten, davon wohl ein Dutzend betriebsfähig.

## NUR EINE ORIGINAL-50 IST DERZEIT BETRIEBSFÄHIG

Die originalen Bundesbahn-50 vertritt derzeit nur 50 2988 als betriebsfähige Lok. Mit etwas ungewisser Zukunft steht die Lok derzeit in Meiningen. Sie ist nicht mit PZB 90 ausgestattet, was einen freizügigen Einsatz erschwert. Der Museumsbetrieb auf der Sauschwänzlebahn ist nach Streitereien und unter Vorschieben von Naturschutzgründen (Fledermäuse im Tunnel) noch nicht gesichert. Doch seien wir optimistisch: Mehr Loks als von jeder anderen deutschen Dampflokbaureihe sind heute noch erhalten, wie sollte es auch anders sein. Einige 50 werden immer und noch viele Jahre dampfen. ☐ *A. Bauer-Portner*




**Viel mehr zur Baureihe 50 der DB finden Sie im Spezial 2 2013 des Eisenbahn-Journals, zu bestellen im VGB-Shop.**



**Die einstige Nossener Paradelok 50 1002 überquerte am 5. April 1982 mit ihrem kurzem Güterzug die Muldebrücke nahe ihres Heimat-Bw.**

FOTO: JOACHIM NEU

## Kombinierte Brücke

***Betrifft: „Der Fernbahn-Methusalem", Heft 4/2014***

Mir als echtem Sachsen gefallen solche Beiträge. Als Dresdner sammelte ich seinerzeit alles, was so in den Zeitungen zum Thema Elektrifizierung zu erhaschen war, speziell die Artikel für die LDE. Vielleicht noch einige Ergänzungen/Korrekturen: Das zweite Gleis stand zum Beginn des Winterfahrplanes 1964 zur Verfügung und etwa 1988/89 gar noch das dritte Gleis zwischen Dresden-Neustadt und Radebeul Ost. Die im Krieg zerstörte Straßenbrücke über die Elbe bei Riesa wurde erst um 1960 völlig neu wieder aufgebaut. Bis dahin führte die F 6 (B 6) ersatzweise über die Eisenbahnbrücke, wozu ein Gleis mit Bohlen ausgelegt war. Am 8. April 1989 war ich auch in Riesa. In der Innenstadt herrschte eine richtige Volksfeststimmung. Die DDR-Post widmete diesem Ereignis einen Satz Marken.

*Wolf Richter,*
*09122 Chemnitz*




FOTO: RICHTER

**Das Fernbahn-Jubiläum 1989 war der Deutschen Post der DDR einen Satz mit insgesamt drei Sonderbriefmarken wert.**

## Arbeitserleichterung

***Betrifft: „Einsichten inklusive", Heft 4/2014***

Der oben genannte Artikel ist Ihnen super gelungen. Auch der Erbauer verdient meinen höchsten Respekt für diese Leistung. Als Diplom-Ingenieur für Maschinenbau hätte ihm aber eine Sache auffallen müssen. In der Realität sind die Bereiche zwischen Schmiede, Stahlbau und mechanischer Fertigung selten so getrennt wie in der Werkstatt seines Bahnbetriebswerkes. Diese Situation ist für den Materialfluss nicht dienlich. Außerdem würden es ihm die Arbeiter danken, wenn diese die schweren Bleche nicht von Hand auf Kantbank, Biegemaschine, Drehmaschine und Bohrwerk hieven müssten.

*Marcus Kupko,*
*E-Mail*

***Anmerkung der Redaktion:***
***Die Arbeitsplatzsituation auch für H0-Werker verbessern zu wollen, ist zweifellos ein ehrenwertes Unterfangen. Die dargestellte Epoche und das Vorbild-Bw Belgard ließen allerdings Maciej Lukaszewicz für solche Überlegungen wenig Raum.***

AN MODELLEISENBAHNER
„LESERBRIEFE",
AM FOHLENHOF 9A
D-82256 FÜRSTENFELDBRUCK
E-MAIL: REDAKTION@MODELLEISENBAHNER.DE

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

## Dosto-Gliederzug

***Betrifft: „Der Fernbahn-Methusalem", Heft 4/2014***

Den MEB lese ich nun seit 25 Jahren und finde Ihr Artikelverhältnis Vorbild / Modell und Bahnen Ost / West sehr gut. Beim Titelthema ist mir auf Seite 22 ein Fehler zur Bildbeschreibung aufgefallen. Im unteren Foto zieht die V 180 keine „Dosto-Einzelwagen", sondern einen ab 1970 gebauten fünfteiligen Doppelstockgliederzug DGBg...[e]. *Bernd Riese*

*09976 Lengenfeld u. Stein*

## Einstellparameter

***Betrifft: „Der siebte Sinn", Heft 4/2014***

Als langjähriger Leser und mittlerweile auch Abonnent habe ich mich sehr gefreut, unter der Rubrik Werkstatt einen Bericht über DC-Cars zu finden. Da fahrende Modell(straßen)fahrzeuge in H0 lediglich von der Firma Faller erhältlich sind, ist bei etwas mehr Anforderung wie beleuchteten Fahrzeugen, erweiterter Fahrzeugsteuerung selbst Hand anzulegen. Daher ist dieser Praxisbericht, der vor allem mit vielen Bildern und guten Beschreibungen diesen Umbau illustriert, sehr wertvoll. Ich habe festgestellt, dass der DC-Car-Decoder über eine hohe Anzahl von Parametern verfügt. Die Einstellparameter sind noch umfangreicher als bei modernen Lok-Decodern! Ich würde mich daher sehr freuen, wenn Sie dieses Thema weiterhin aufgreifen würden. *Martin Mogl,*

*E-Mail*

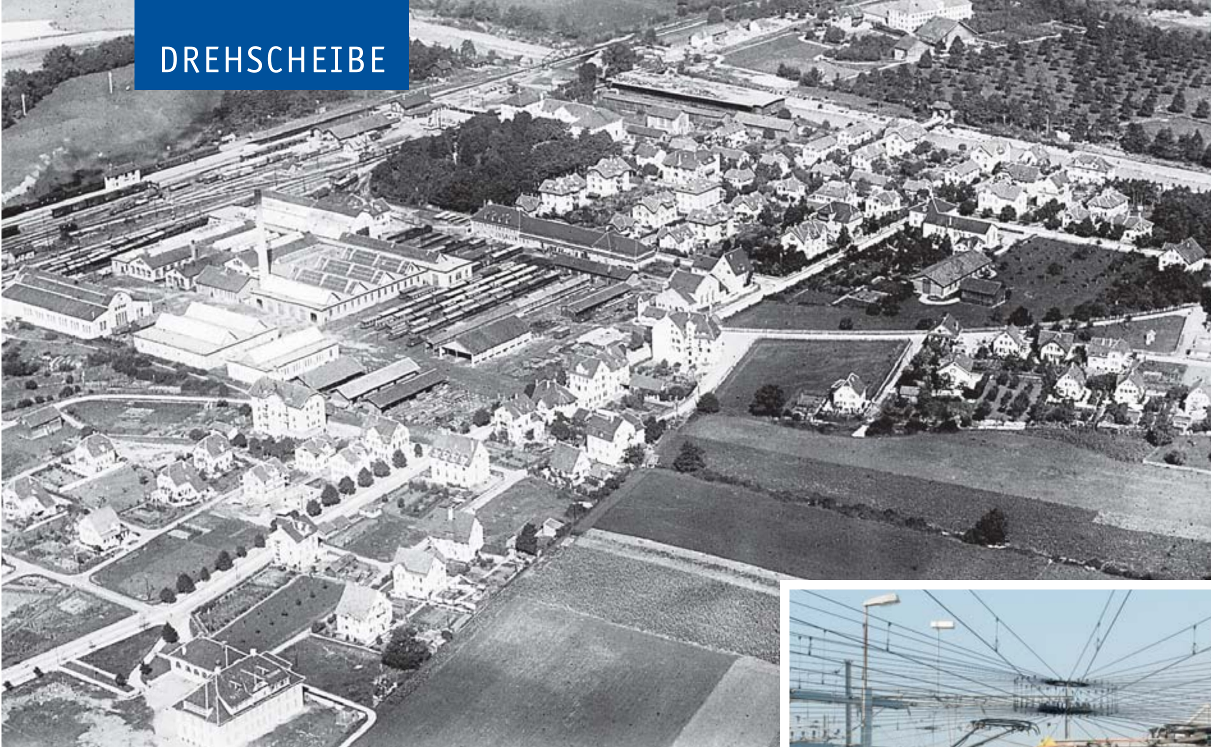


FOTO: ARCHIV RHB

Schon in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts war das RhB-Depot in Landquart platzgreifend. Während die RhB bereits unter Fahrleitung fuhr, dampften bei den SBB noch die Lokomotiven. Ein wichtiger Bestandteil des Depots in Landquart ist bis heute die Drehscheibe (u.).



FOTO: KÜSTNER

Trotz all der besonderen Züge wie Glacier- und Bernina-Express ist die RhB eine im besten Sinne gewöhnliche Bahn. Und die benötigt kompetente Werkstätten wie etwa in Landquart.

# Die Alleskönner

Aufgeräumt ist es hier. Jeder Schraubenschlüssel hat seinen festen Platz. Eine ruhige Geschäftigkeit zieht sich durch die alten Hallen, die durch große Oberlichter sehr viel Tageslicht ins Innere strömen lassen. Fast an allen Arbeitsplätzen wird gearbeitet, konzentriert, geräuscharm, zielgerichtet. Die Sauberkeit sei kein Wert an sich, betont Edi Jäger, der Leiter der Wartung des Rollmaterials bei der Rhätischen Bahn (RhB) und Herr über die drei Werkstätten in Landquart, Samedan und Poschiavo. „Die Sauberkeit und die Ordnung dienen vor allem der Produktivität und der Unfallverhütung“, so Jäger. Er muss es wissen, immerhin ist der Wirtschaftsingenieur seit 35 Jahren bei der Bahn und im Fahrzeugunterhalt tätig sowie Stellvertreter des Geschäftsbereichsleiters Rollmaterial.

Die Öffentlichkeit verbindet die RhB meist mit dem Glacier- und dem Bernina-express. Eisenbahnfreunden fällt die Ge 6/6 I ein, das legendäre Krokodil, wenn sie an Graubündens Meterspurbahn denken. Aber auch diese und nicht nur sie, denn die RhB ist weit mehr als ihre Prestigezüge, benötigen Wartung, Reparaturen und von Zeit zu Zeit auch einmal ein Redesign.



FOTO: ARCHIV RHB

Auch die alten Gebäudeteile, die bis heute genutzt werden, kennzeichnet viel Tageslicht, wie diese Aufnahme aus vergangenen Tagen beweist.

Der bedeutendste Ort, welcher für diesen Teil des Bahnbetriebs zuständig ist, liegt im Herzen Landquarts im Rheintal, wo sich die Hauptwerkstatt befindet, die einer der wichtigsten Arbeitgeber vor Ort ist. Schon Ende des 19. Jahrhunderts kristallisierte sich Landquart als Standort für die Hauptwerkstätten der Rhätischen Bahn heraus. 1902 entstand die erste größere Reparaturhalle, 1905 das Rundhaus mit zunächst acht Unterständen, die bis 1910 auf 19 Stück anwuchsen. Im selben Jahr wurde auch die große Halle für die Lokomotivunterhaltung errichtet, die bis heute über eine beeindruckende Schiebebühne mit den Werkstätten verbunden ist.

Edi Jäger ist verantwortlich für den Unterhalt der 1271 Fahrzeuge auf dem knapp 400 Kilometer langen Streckennetz der

## Weit mehr als 1000 Schienenfahrzeuge

RhB. Bevor er die Verantwortung für den Betriebsunterhalt aller RhB-Fahrzeuge übernahm, war er Leiter der Betriebswerkstätte Landquart. Zu den 1271 Fahrzeugen zählt alles, was auf Schienen rollt, einschließlich der Bahndienstfahrzeuge. Den kleinsten Anteil machen mit sieben Prozent die Triebfahrzeuge aus, den größten mit 58 Prozent die Güterwagen.

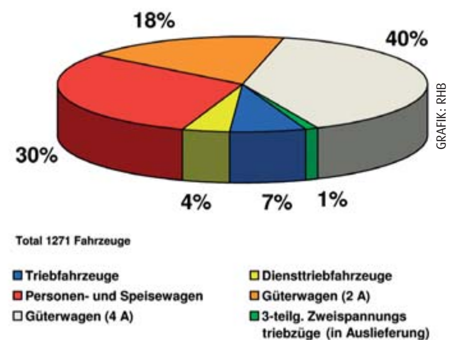
Die Werkstatt Landquart dient vor allem dem Unterhalt der so genannten Stammnetz-Triebfahrzeuge wie etwa der Lokomotiven der Baureihen Ge 4/4 II und III oder der Güterzugmaschinen der Reihe Ge 6/6 II, welche zusammen die Hauptlast der lokbespannten Züge tragen, sowie der Personenwaggons. Außerdem werden hier im Herzen von Heidi-Land sämtliche Engineering-Leistungen erbracht. In Samedan ist man für die Wartung der Güterwagen zuständig und in Poschiavo haben die Gleichstromtriebfahrzeuge ihren Pflegestütz-

FOTO: ARCHIV RHB

Schon früh besaß die RhB Experten für elektrische Bauteile. Dieser Mann kümmert sich gerade um den Kommutator eines Fahrmotors.



Ein RhB-Mitarbeiter arbeitet gerade an einem Achslager. Im Radsatzinneren sind gut die neuen silberfarbenen Schallschutzelemente zu erkennen.




GRAFIK: RHB



FOTOS (3): ALKOFER

Im März 2014 muss sich G 4/5 107 „Albula“ einer Fahrwerkspflege unterziehen. Bereits im Sommer soll sie wieder mit ihrer Schwester G 4/5 108 „Engiadina“ unter Dampf stehen.



Arbeiten am Drehgestell einer Ge 4/4 III stehen am 19. März 2014 auf dem Arbeitszettel.



Eine BoBo 2 (Ge 4/4 II) erhält eine Revision, inklusive neuer Lackierung.

punkt. Die neuen Allegra-Triebzüge in Zweispannungsausführung werden in Poschiavo und Landquart unterhalten.

Rund 260 Mitarbeitende beschäftigt die RhB im Unterhalt an allen Standorten.

## Eine spezielle Bahn in besonderem Umfeld

Durch ihre Insellage als meterspurige Bahn, umgeben von Normalspurgleisen, ist man bei der RhB auf eigene Kompetenzen angewiesen. Eine Fahrzeugüberführung an einen Ort außerhalb des RhB-Netzes ist aufwendig und kompliziert. Deshalb verfügt der Mitarbeiterstamm über vielfältige Qualifikationen. Es können komplette Revisionen an Triebfahrzeugen ebenso vorgenommen werden wie auch Umbauten an



In der eigenen Sattlerei werden Sitze neu bezogen und Einrichtungselemente aufgemöbelt.



Der Transformator einer BoBo2 steht als Reserve bereit.

Waggons. Die Mitarbeiter können Bauteile herstellen und wenn es sein muss, nicht mehr lieferbare Ersatzteile anfertigen. Schließlich hat die vergleichsweise kleine RhB auch einen umfangreichen Fuhrpark an historischen Dampf- und Elektrolokomotiven, wie etwa die Dampfloks G 4/5 107 und 108 und die G 3/4 Nr. 1 sowie die Krokodile Ge 6/6 I 414 und 415 oder die Ge 4/6 353, deren Instandhaltung auch in Landquart stattfindet. Drehen, CNC-Fräsen, Lackieren, kaum ein Arbeitsfeld, das nicht fachmännisch abgedeckt wäre, und eine eigene Sattlerei gibt es neben einer Schreinerei obendrein. Fähigkeiten und Fachwissen, das man bewusst bewahrt, um unabhängig zu sein, was jedoch nicht bedeutet, dass Arbeiten nicht auch an Fremdfirmen abgegeben werden. Nicht zuletzt eine fachkundige Elektrowerkstatt als essentieller Bestandteil einer Bahn, die schon auf elektrischen Betrieb setzte, als der größte Teil Europas noch neue Dampflokomotiven entwickelte. Das Bewahren gewachsenen Fachwissens wird durch die Ausbildung zahlreicher Lehrlinge in unterschiedlichen Fachrichtungen unterstützt.

Ein wichtiger Bestandteil des Standorts Landquart ist die Abteilung „Engineering, Support“, in der ein Team von Ingenieuren sämtliche anfallenden Ingenieursleistungen im Themenfeld Rollmaterial abdeckt. Das Engineering ist unter anderem verantwortlich bei Neubeschaffungen, erstellt Pflichtenhefte und kooperiert mit dem jeweiligen Fahrzeughersteller. Das hauseigene Ingenieurteam ist aber auch für die Bestandsfahrzeuge zuständig, entwickelt Lösungen zur Modernisierung oder zum Ersatz von nicht mehr lieferbaren Baugruppen und vieles mehr.

Die RhB bemüht sich bei der Instandhaltung auch um Partnerschaften: „Beim Glacier-Express arbeiten wir bezüglich Betrieb und Unterhalt natürlich eng mit der MGB (Matterhorn-Gotthard-Bahn) zusammen“, erklärt Jäger, und man helfe sich gegenseitig, wenn es Probleme oder Engpässe gibt: „Auch bei der Beschaffung arbeiten wir in einem speziellen Arbeitskreis mit anderen Meterspurbahnen zusammen,



Im Fall freier Kapazitäten in den Werkstätten nimmt die RhB auch Drittaufträge an. Diese HGe 4/4 II der MGB wird im März 2014 nach einem Unfallschaden wieder instandgesetzt.

um etwa Stückzahlen zu erhöhen und so die Preise der Hersteller senken zu können." Das betreffe nicht nur Triebfahrzeuge und Waggons, sondern ebenso Komponenten wie etwa Radsätze.

## Neue Herausforderungen im 21. Jahrhundert

Erschwerend kommt heutzutage hinzu, dass traditionelle RhB-Rollmaterial-Hersteller wie etwa die SLM in Winterthur nicht mehr existieren und es für die großen Anbieter teilweise wenig lukrativ ist, Loks zu entwickeln, die nur in kleinen Stückzahlen beschafft werden. Heute gilt es, für diesen Markt andere Anbieter zu finden. So kommt die neue Gm 4/4 vom Hersteller Schalke aus dem Ruhrgebiet. Fahrzeuginstandhaltung und -beschaffung sind in der heutigen Marktsituation für die RhB mehr denn je eine Herausforderung.

Die RhB ist gut vernetzt in Graubünden und auch „die Leute, die hier arbeiten stehen", so Jäger „zu dem Unternehmen", das ein elementarer Bestandteil des Kantons Graubünden ist. Das spürt man. □

*Stefan Alkofer*



FOTOS (8): ALKOFER

Ein wichtiger Bestandteil der Werkstatt in Landquart ist die Unterflurdrehbank. Vor allem wegen der teils engen Kurvenradien im RhB-Streckennetz sind alle Fahrzeuge regelmäßige Gäste hier. Bedient wird die Anlage von unten.



*Sollte jetzt ihr Interesse an den Werkstätten in Landquart geweckt worden sein, dann haben Sie am 10. Mai 2014 eine einmalige Gelegenheit: Anlässlich ihres 125-jährigen Bestehens öffnet die RhB ihre Pforten und lädt ein zum großen Tag der offenen Tür. Historisches Rollmaterial aus 125 Jahren Bündner Eisenbahngeschichte, Loksimulatoren, ein Kinderland, Ausstellungen, Filme, Modelleisenbahnen, Auftritte von Linard Bardill, musikalische Unterhaltung und viel mehr warten auf die Besucher. Ein Besuch, der sich in jedem Fall lohnt!*




Neubau für den Allegra: Für den Unterhalt der neuen Stadler-Triebzüge wurde eine spezielle Halle errichtet, die über die Drehscheibe befahren wird.



Edi Jäger hat viel Erfahrung im Fahrzeugunterhalt. Seit mehr als drei Jahrzehnten ist er bei der RhB tätig.

# Auf frisch sanierten Gleisen

Die 1966 von MaK gebaute Diesellok 30451 der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe Weser GmbH kommt als Leihlok zum Einsatz. Ursprünglich fuhr die Maschine bei der Zeche Sophia-Jacoba in Hückelhoven-Ratheim.

Die in den letzten zwei Jahren erfolgte Sanierung der Strecke Bremen-Kirchhuchting (Awanst.) – Leeste – Thedinghausen konnte im Oktober 2013 abgeschlossen werden. Seit Januar rollen wieder regelmäßig Güterzüge.

Die Zukunft der Strecke Bremen-Huchting – Thedinghausen ist gesichert. Nach der umfassenden Streckensanierung fahren nicht nur die Museumszüge der Kleinbahn Leeste e. V. einer gesicherten Zukunft entgegen. Auch der Güterverkehr konnte wieder aufgenommen werden. „Drei- bis viermal pro Woche fahre ich, was im Schnitt 24 bis 28 beladene Wagen im Monat ergibt“, erzählt Dietmar Rautenberg. Er ist der örtliche Betriebsleiter (öBL) der Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH und fährt als Lokführer die meisten Güterzüge.

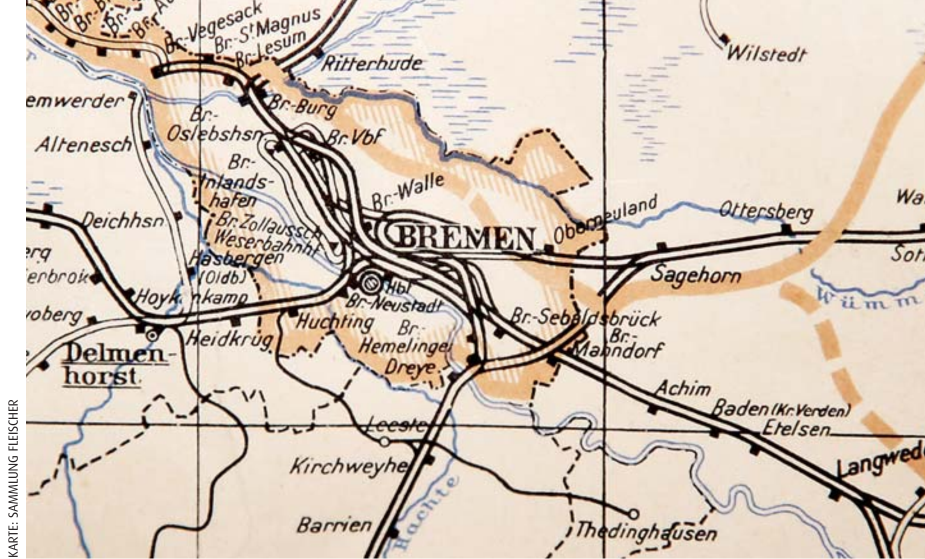
„Unser größter Kunde ist die Firma Schröder-Gas-GmbH & Co. KG, die Propan- und Butan-Gas in Kesselwagen angeliefert bekommt. Das wird unter anderem für Autogas verwendet. Zusätzlich gibt es noch Holztransporte nach Stuhrbaum. Die Firma Vossmeyer erhält aus Hengersberg in Niederbayern Schnittholz,“ so Rautenberg weiter. „Wir fahren generell im Auftrag der DB Schenker AG bis zum Endkunden und sind damit kein Hauptfrachtführer, sondern fahren nur im Auftrag. Vor der Sanierung der Gleisanlagen wurde Schröder-Gas nicht bedient“, so der öBL.

Der Güterverkehr endete auf der Strecke ursprünglich bereits Ende September 1998. Zu diesem Zeitpunkt übernahm die Investmentfirma WCM AG nahezu unbemerkt die Aktienmehrheit vom damaligen Streckeneigentümer Bremisch-Hannoversche Eisenbahn AG mit dem Ziel, die Strecke stillzulegen und die Bahnimmobilien als lukrative Baugrundstücke zu veräußern. Die Bahnkunden wurden informiert, dass die Strecke zur



Dass die alten Gleisanlagen sanierungsbedürftig waren, wird auf diesem Bild aus dem Jahr 2011 deutlich. Inzwischen ist die Strecke wieder in einem sehr guten Zustand.

FOTOS (4): FLEISCHER



KARTE: SAMMLUNG FLEISCHER

**Südlich von Bremen verläuft die Strecke der Bremen-Thedinghauser-Eisenbahn (BTE). Bei Kirchweyhe kreuzt die Nebenbahn die DB-Hauptbahn nach Osnabrück.**

Stilllegung anstehen würde, und stellten daraufhin notgedrungen auf Straßentransport um. Doch die Gemeinden spielten nicht mit und machten WCM einen Strich durch die Rechnung.

Der Museumsbahnverein setzte sich vehement für den Erhalt der Strecke ein und brachte die Bremer Straßenbahn (BSAG) und die Anliegergemeinden miteinander ins Gespräch. So konnte im Jahr 2000 die Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH (BTE) gegründet und die Strecke übernommen werden. Die Gesell-

## Gefahrgut von der Straße zurück auf die Schiene

schaft gehört zu zehn Prozent der BSAG und zu jeweils 30 Prozent den wichtigsten Anliegergemeinden. Bekannt wurde die Bahn durch die Kuhfleckenlok, eine modernisierte V 100-Ost in der außergewöhnlichen Lackierung eines schwarzbunten Kuhfells.

Heute besitzt die BTE keine eigene Lok mehr. Die Kuhfleckenlok wurde verkauft. Die blaue Lok der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe Weser GmbH ist bis auf weiteres geliehen, „weil die Maschine des Museumsbahnvereins keine Funkfernsteuerung besitzt", begründet Dietmar Rautenberg den Einsatz der Leihlok. Neben dem neu aufgenommenen Güterverkehr werden schon länger die Gleise zur Abstellung leerer Kesselwagen an die VTG vermietet. „Die Sanierung der Gleisanlagen wurde, wo nötig, in einem Rutsch erledigt. Zuvor konnten bereits Brückenbauwerke erneuert werden. Der ausschlaggebende Grund für die Sanierung war Schröder-Gas. Die Firma trat an uns heran. Die Sanierung wurde durch die BTE finanziert, die wiederum Gelder aus Förderprogrammen bekam", so Rautenberg. Heute stellt die DB AG die Güterwagen in Kirchweyhe zu und holt dort die Leerwagen wieder ab. Künftig soll außerdem von Kirchhuchting bis Leeste die Bremer Straßenbahn fahren. Es ist ein Mischbetrieb geplant.

„Wir wollen jetzt zunächst neue Kunden akquirieren, die Güter wieder mit der Bahn transportieren. Die Wiederaufnahme des regulären Personenverkehrs nach Thedinghausen ist derzeit keine Option, auch wenn die Bahnlinie im Rahmen der geplanten Reaktivierungen in Niedersachsen geprüft wurde", ergänzt Dietmar Rautenberg noch, bevor auch er für heute Feierabend macht. □

*Luis Heinrich/Korbinian Fleischer*



**Die EVB-Leihlok rangiert die beiden gefüllen Gaskesselwagen in die Verladestation. Dabei müssen beide Waggons einzeln mit einem kleinen Abstand eingestellt werden.**

## Kleinbahnromantik vor den Toren Bremens

Vor den Toren der Stadt Bremen wird die Kleinbahn Bremen-Kirchhuchting – Thedinghausen regelmäßig von den Museumszügen der Kleinbahn Leeste e. V. befahren. 1992 wurde der regelmäßige Touristikverkehr aufgenommen, der zur Zeit hauptsächlich mit der Diesellok V 41 gefahren wird. In vielen Arbeitsstunden wurde die Maschine aus dem Jahr 1957 von den aktiven Mitgliedern des Vereins restauriert und wieder optisch in den ursprünglichen Zustand zurückversetzt. 2014 verkehrt der Pingelheini, so der Kosename der Museumsbahn, am 1. und 29. Mai, am 8. Juni, 20. Juli, 10. und 31. August sowie am 21. September. Zusätzlich werden jedes Jahr im Januar und Februar Kohl-mit-Pinkel-Fahrten sowie in der Vorweihnachtszeit Nikolausfahrten angeboten. Aktuelle Informationen unter www.pingelheini.de. Telefonisch erreicht man die Museumsbahn unter: (0421) 80911131.



**Thedinghausen ist der Endpunkt der Nebenbahn und der Museumszüge aus Bremen-Kirchhuchting. Die mitgeführten Güterwagen dienen der Fahrradbeförderung.**

# SANGERHÄUSER ÖL-JUMBOS

Schwerer Güterverkehr: Vor einem der täglich drei Kupfererzzüge, unterwegs von Niederröblingen zur Hütte nach Helbra, entfaltet am 14. Mai 1981 44 0338 ihre Kraft auf der Rampe Sangerhausen – Blankenheim.

Rund um Sangerhausen, die Bergarbeiterstadt im südöstlichen Harzvorland, konzentrierte sich bis 1981/82 der letzte große Einsatz der Baureihe 44.

Es gab die Kreidezeit, die Eiszeit und die Steinzeit. Jede hat ihre Spuren hinterlassen. Und die Ölzeit? Dass sie, zumindest in der Frage der Feuerungsart großer Dampflokomotiven, der deutschen Eisenbahnwelt für zweieinhalb Nachkriegsjahrzehnte ihren Stempel aufdrückte, dürfte vor allem Insidern bekannt sein.

Die Ölzeit begann bei der Deutschen Reichsbahn etwas später als bei der Bundesbahn. Vor 55 Jahren, im Mai 1959 wählte ein Kollektiv unter dem jungen Dipl.-Ing. Joachim Krauss im Bw Halle G eine Lok aus, die probehalber umgerüstet wurde. Die Wahl fiel nicht von ungefähr auf eine schwere Güterzuglok mit Dreizylinder-Triebwerk, 44 195, plagten sich doch die Heizer und die Fahrplantechnologen mit minderwertigen Kohlesorten und deren Folgen ab. Aus diesen Gründen und



1945 durch einen explodierenden Munitionszug zerstört, entstand 1963 ein repräsentativer Neubau des Bahnhofs Sangerhausen.

FOTOS: ROBIN GARN (3), SAMMLUNG GARN (2)



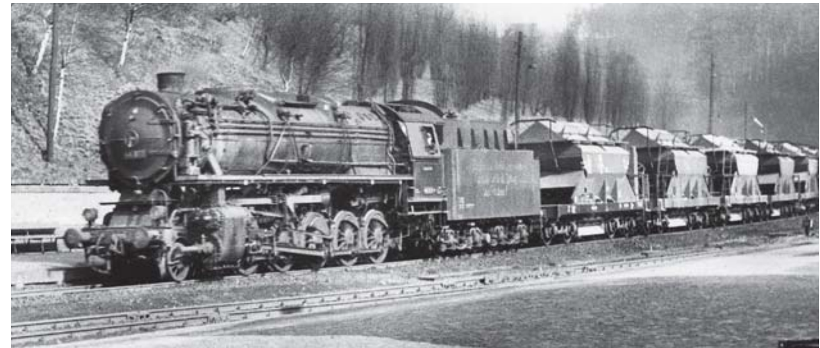
Sangerhäuser Jumbos vor dem Gebäude der „Mammut“-Brauerei: Am 13. Mai 1981 rollt Dg 50435 aus Nordhausen ein. Das Personal der 44 0546 wird schon von den Kollegen auf 44 0570, der Schublok, erwartet.

weil der Umbau erfolgreich war und der bei Probefahrten vor dem Messwagen ermittelte Kesselwirkungsgrad merklich höher lag, ließ die DR bis 1967 96 Exemplare und somit dreimal mehr 44 umbauen als die DB.

Sangerhausen und Nordhausen, zwei nur 38 Kilometer voneinander entfernte

## Brüllende Öl-44 im Stundentakt

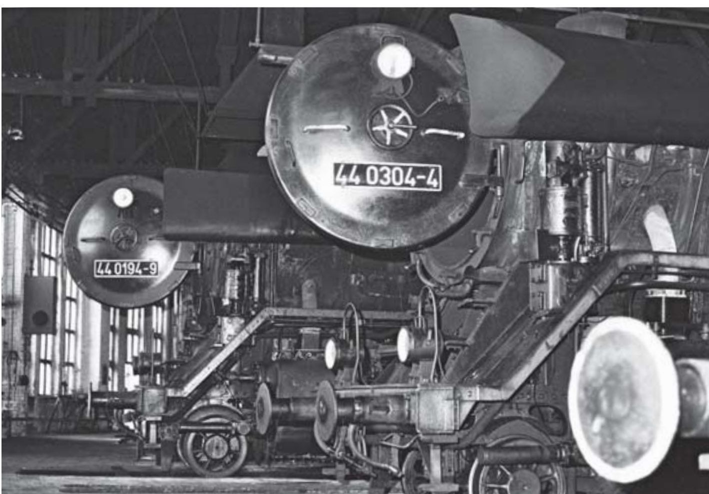
Bahnbetriebswerke im Norden der Rbd Erfurt, waren seit den späten 30er-Jahren mit der Baureihe vertraut, als sie im Frühjahr/Sommer 1965 die ersten 44 mit Ölfeuerung zugewiesen bekamen. Beider Bestand wurde aufgestockt und noch zu Beginn der 80er-Jahre zählte der Dampflokfreund rund 40 Maschinen, von denen Nordhausen zehn und Sangerhausen elf täglich einsetzten. Da sich im Einsatzprofil beider Bw die meisten Überschneidungen auf der Rampe östlich Sangerhausen bis Blankenheim ergaben, herrschte auf diesen elf Kilometern die höchste Dichte an Zügen, die von Öl-Jumbos gezogen beziehungsweise geschoben wurden. Sobald die Lasten 1200 Tonnen überstiegen, setzte man in Sangerhausen eine Schwesterlok zum Schieben ans Zugende auf der zehn Promille messenden Steigung.



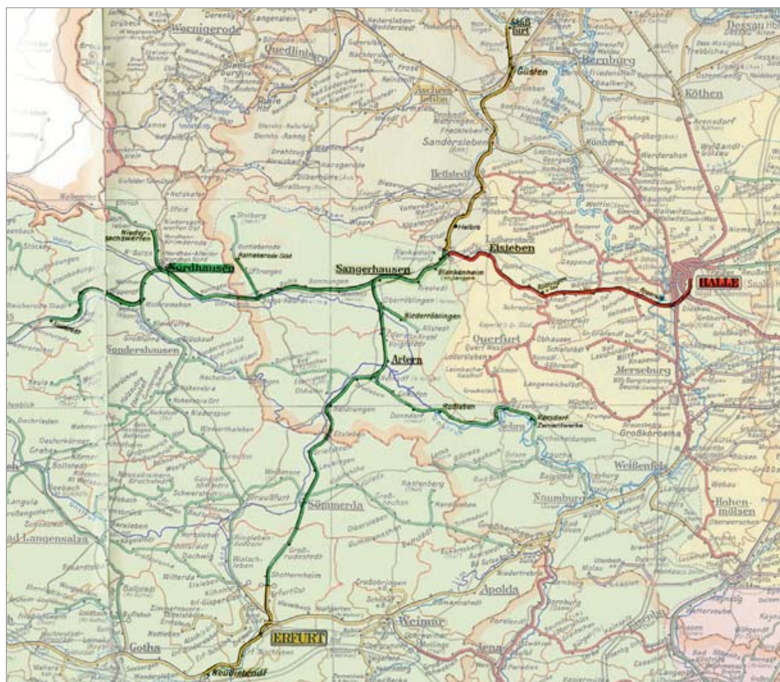
Mit leeren Gipswagen rollt die kohlegefeuerte Nordhäuser 44 877 im Frühjahr 1962 durch Blankenheim in Richtung Sangerhausen.

An guten Tagen ließ sich dieses akustische Spektakel zweier unter Kraftanstrengung heranstampfender, vorbeibrüllender und im Nachhall langsam abklingender 44 stündlich erleben. Zudem führte die zweigleisige, von Formsignalen geleitete und Telegrafenmasten flankierte Strecke durch schöne Buchen- und Eichenwälder. 1981 fuhren die gehegten und gepflegten Jum-

Letzte Planleistungen mit Dampf: Für eine Auswaschperiode (zirka vier Wochen) kam 41 1231 des Bw Güsten (Est. Staßfurt) im Frühjahr 1988 vor P 3223 aus Schönebeck täglich nach Sangerhausen; hier bei der Einfahrt in Blankenheim am 14. April.




**Angeblitzte Boliden: Der sonntägliche Kurzrundgang durch die beiden Rundschuppen des Bw Sangerhausen blieb am 31. August 1980 glücklicherweise unbemerkt.**




**Fahren aus der Mitte heraus: Ausgehend von Sangerhausen, erstreckte sich das Einsatzgebiet der Öl-44 im Sommerfahrplan 1981 in alle Himmelsrichtungen und in die von Erfurt benachbarten Direktionen von Halle und Magdeburg.**

FOTOS: ROBIN GARN (2), KARTE: SAMMLUNG GARN

bos vom Südrand des Harzes jeden sechsten Tonnenkilometer, der König Dampf im deutschen Güterverkehr noch geblieben war. Wie sich das sehen und hören lassen konnte, ist Gegenstand eines großen Beitrages in der aktuellen Ausgabe der „BAHNEpoche“ (siehe Kasten). Außerdem geht es in dem zwölfseitigen Beitrag um das Woher und Wohin des im Vergleich zu

## König Dampf leistet wichtige Dienste

heute unglaublich hohen Frachtaufkommens. In Gedanken nimmt uns ein Sangerhäuser Lokführer auf seiner Öl-44 noch einmal mit auf die Rampe nach Blankenheim.

In einem weiteren, ausführlichen Interview schildert der damalige Vorsteher des Bw Sangerhausen, worin die tägliche Herausforderung bestand: Keinen Zug stehenlassen. Einmal, bei kurzfristig hohem Reparaturstand der 44 vor die Wahl gestellt, entweder den Durchgangsgüterverkehr aufzuhalten oder das Frachtaufkommen im Nahbereich nicht bedienen zu können, entschied sich der Bw-Chef für letzteres. Wenige Tage später betrat ein Herr unangemeldet sein Büro, machte die Tür hinter sich zu, klappte seinen Ausweis auf, Ministerium für Staatssicherheit, und konstatierte: „Sie haben strategisch wichtige Kupfererzzüge nach Helbra stehengelassen. War das Sabotage?“

Die DR war eben die Bahn eines Staates, der die Güter auf die Schiene zwang. Im Guten wie im Schlechten. □

*Robin Garn/al*

**Zu einer Zeitreise durch die deutsche Bahngeschichte lädt die neue Frühjahrs BAHNEpoche ein. Sie ist seit dem 12. März bei der Verlagsgruppe Bahn oder im Bahnhofsbuchhandel erhältlich.**






**Jenseits des Tunnels am Personenbahnhof Blankenheims liegt der schwer zugängliche Trennungsbahnhof, wo sich die Strecken nach Halle und Magdeburg gabeln. Mit fauchendem Brenner setzt 44 0546 am Morgen des 14. Mai 1981 den Dg 52792 in Gang.**

Vor 100 Jahren begann der elektrische Zugbetrieb in Niederschlesien. Von Görlitz über Hirschberg nach Breslau entstand ein Laboratorium für modernen Bahnverkehr.

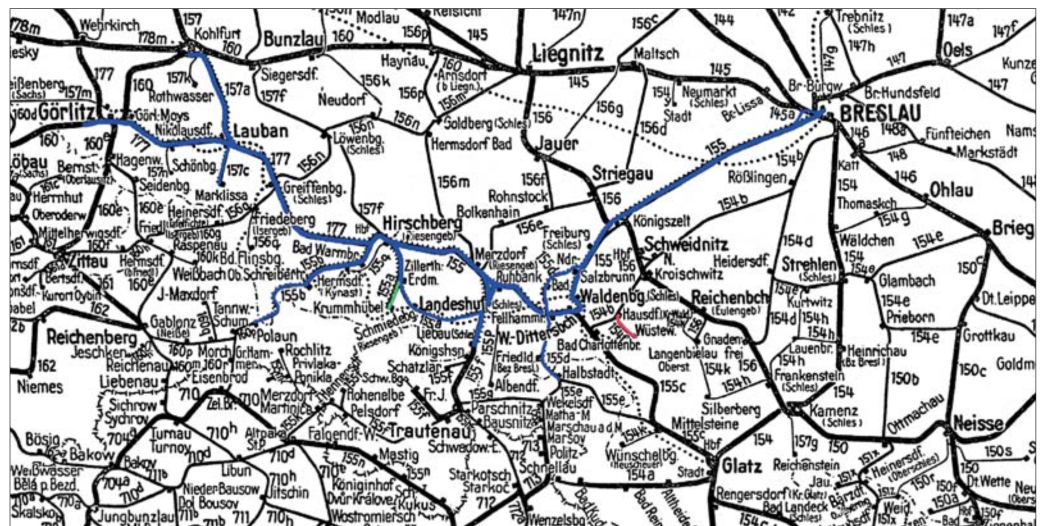



FOTO: HERMANN MAEY, SLG. VGBAHN

E 50 48 (Ex-EP 248) erreicht 1927 Hirschberg. Sie war eine von sechs 2D1-Personenzugloks dieses Typs, welche die Rbd Breslau ab 1923 erhielt.

# 100 Jahre elektrisch in RÜBEZAHLS REICH

Fast 70 Jahre nach Ende des elektrischen Betriebes der Deutschen Reichsbahn in Schlesien hat das Thema nichts von seiner




Das E-Netz in Schlesien 1939: Blau die Strecken der Reichsbahn, grün die von der Reichsbahn ebenfalls mit 15 kV, 16 2/3 Hz elektrifizierte Riesengebirgsbahn und rot die mit 1200 V Gleichspannung betriebene Wüstewaltersdorfer Kleinbahn.


FOTO: BBC, SLG. CHRISTIAN TIETZE

**Im Sommer 1922 wartet EG569/70 im Bf Jannowitz. Auf der E-Lok sind zwei verschiedene Stromabnehmer zu erkennen. Im Hintergrund vor der Kulisse des Forstberges steht eine 1C1-ES der Rbd Halle am Hausbahnsteig.**



FOTO: DIETMAR MEYER

**Knapp 90 Jahre später: Der Mast links im Vordergrund steht nun fast 100 Jahre, trägt aber heute eine 3-kV-Oberleitung der PKP.**

Anziehungskraft verloren. Ursache sind einerseits die geopolitischen Umwälzungen als Ergebnis des Zweiten Weltkrieges mit der Vertreibung der polnischen und deutschen Bevölkerung aus ihren angestammten Lebensräumen, andererseits aber auch die Vielzahl legendenumwobener elektrischer Triebfahrzeuge. Fast mystisch erscheinen die in Niederschlesien noch auffindbaren Reste der Elektrifizierung und sind für manch einen der Einstieg in die Wiederentdeckung ehemals beliebter Reiseziele der Deutschen vor 1945. Durch die Öffnung vieler Archive kam zwar oft Licht ins Dunkel der Vergangenheit und die eine oder andere Legende konnte widerlegt werden, doch die Faszination des elektrischen Betriebes in Niederschlesien, der maßgeblich dazu beitrug, die neue Traktionsart in den 1920er-Jahren aus dem Versuchsstadium zur technischen Reife zu führen, bleibt erhalten und begeistert heute, da sich die Inbetriebnahme des ersten Streckenabschnittes zum 100. Mal jährt.

Noch bevor der elektrische Zugbetrieb zwischen Dessau und Bitterfeld am 18. Januar 1911 eröffnet wurde, war den Verantwortlichen des Ministeriums und den weitsichtigen Fachleuten von Eisenbahn und Industrie längst klar, dass die Erprobung der neuen Traktionsart auch unter schwierigen topografischen Bedingungen erfolgen musste. Wozu hatte man sonst eine 1D1-Lokomotive für gemischten Betrieb (ES4) bestellt, die sich in Leistung und Aufbau von den anderen für die K.ED Halle vorgesehenen 2B1- und 1C1-Lokomotiven unterschied?

Die besten Voraussetzungen dafür fanden die Verantwortlichen auf der überwiegend im nördlichen Riesengebirgsvorland verlaufenden Hauptbahn zwischen Lauban und Königszelt und einigen abzweigenden Seitenlinien. Am 30. Juni 1911 bewilligte der Preußische Landtag die erforderlichen Mittel.

Im Frühjahr 1912 wurde mit dem Bau des Kraftwerkes (Kw) Mittelsteine, welches zwar abseits der zu elektrisierenden (damalige Bezeichnung für Elektrifizierung) Strecken lag, dafür aber durch die Nähe zu Steinkohlevorkommen minderer Qualität eine kurze und billige Brennstoffzufuhr erwarten ließ. Zeitgleich begann auch die Errichtung der Oberleitung und der vier Unterwerke (Uw) in Nieder-Salzbrunn, Ruhbank, Hirschberg und Lauban. Problematischer gestaltete sich die Errichtung der Hochspannungsfernleitung. Diese wurde im Gegensatz zum mitteldeutschen Netz nicht auf den Oberleitungsmasten mitgeführt, sondern auf kürzerem Weg abseits der Bahntrassen über Land in teils nicht nur für damalige Verhältnisse schwer zugänglichem Gebiet, was sich später bei Störungen als hinderlich erweisen sollte. So konnte der ursprünglich für 1913 anvisierte Eröffnungstermin einer ersten Teil-


FOTO: AK, SLG. SCHERRANS

**Eine E50.4 hat mit einem Personenzug soeben Görlitz verlassen und wird nach der Überquerung des Neißeviaduktes den Bf Moys erreichen.**

strecke nicht gehalten werden. Doch ein Betrieb wäre auch aufgrund der noch nicht gelieferten Fahrzeuge unmöglich gewesen. 14 elektrische Personen- (EP) und 30 Güterzuglokomotiven (EG) sowie fünf Elektrotriebwagen (ET) hatte man zwar schon 1912 bestellt, doch die Industrie war auf einen derartigen Bestellumfang nicht vorbereitet.

Im Frühjahr 1914 wurde etwa zeitgleich mit der Inbetriebnahme des Kw Mittelsteine und der Zuschaltung der Fernleitung zur Inbetriebnahme des Uw Nieder-Salzbrunn der ET 831/32 (späterer ET 87) angeliefert. Nach der Zuschaltung der Fahrleitung zwischen Nieder-Salzbrunn und Conradsthal am 1. April 1914 erfolgten am Tag danach erste Probefahrten und nach der Anlieferung weiterer ET konnte schließlich am 1. Juni 1914 der elektrische Betrieb auf der eingleisigen Hauptbahn zwischen Nieder-Salzbrunn und Halbstadt probeweise aufgenommen werden. Für den Güterverkehr kam von der K. ED Halle die vermutlich ursprünglich für die K. ED Breslau bestellte EG 506 zum Einsatz. Der Ausbruch des Ersten Weltkrieges verzögerte weitere Inbetriebnahmen und Fahrzeuglieferungen. Auf einigen der fertiggestellten Strecken wurde der Fahrdraht wieder ausgebaut, um das Kupfer der nach Rohstoffen lechzenden Rüstungsindustrie zur Verfügung zu stellen. Trotzdem wurde von den Verantwortlichen die Elektrifizierung im Waldenburger Raum zum Teil unter Verwendung eines eisernen Fahrdrahtes fertiggestellt. Nach der Anlieferung einiger eigener und der Übernahme der meisten halleschen E-Loks nach der dortigen kriegsbedingten Betriebseinstellung, wurde bis 1917 der Betrieb auf dem Abschnitt Königszelt – Dittersbach – Gottesberg aufgenommen. 1920 wurden Hirschberg und 1922 Lauban erreicht. Auch auf der Seitenlinie Ruhbank – Liebau und auf der Zackenbahn Hirschberg – Grünthal (ab 1925 Polaun) konnten ab 1921 beziehungsweise 1923 elektrische Fahrzeuge verkehren. Als Anfang der 1920er-Jahre die ED Halle den elektrischen Zugbetrieb wieder aufnahm, konnten die für die Anforderungen der gebirgigen Strecken ungeeigneten mitteldeutschen Gäste wieder abgegeben werden. Erst Mitte der 1920er-Jahre waren alle vor dem Krieg bestellten Fahrzeuge angeliefert, wobei insbesondere bei den EP zahlreiche Bauartänderungen zu verzeichnen waren. Endlich konnte vom Versuchs- zum Regelbetrieb übergegangen werden.


FOTO: SSW, SLG. SCHERRANS

**Anfang der 1920er-Jahre begann die Reichsbahn, die Fahrleitungsbauarten zu vereinfachen. Lauban — Görlitz war die erste neu elektrifizierte Strecke, die nach solchen Vereinfachungsgrundsätzen gebaut wurde. Zeitgenössische Publikationen priesen diese Bauweise bereits als Einheitsfahrleitung.**


FOTO: SCHERRANS

**An fast der gleichen Stelle zeugen 90 Jahre später nur noch ein paar Betonmaste vom ehemaligen elektrifizierten Reichsbahnnetz. Diese Strecke Luban — Zgorzelec wurde auch von der PKP nicht elektrifiziert.**

## Das Testlabor für den elektrischen Schienenverkehr befand sich in Schlesien

Ein Teil der Triebfahrzeuge war aufgrund der rasanten Entwicklung inzwischen hoffnungslos veraltet und wurde nach kurzer Einsatzzeit ausgemustert. Auch die Streckenendpunkte in Lauban und Königszelt erwiesen sich betrieblich als ungünstig, so dass die Elektrifizierung über Görlitz (1. September 1923) nach Schlauroth (20. März 1924) sowie in Richtung Kohlfurt (3. April 1928) und Breslau (28. Januar 1928) eine logische Folge war. In dieser Zeit kamen die für das schlesische Netz entwickelten Baureihen E 95 und ET 89 „Rübezahl“ sowie die gemeinsam mit anderen Direktionen beschafften E 17 und E 91.8 zur Rbd Breslau. Eine weitere Triebwagenbauart wurde mit dem ET 51 aufgrund inflationsbedingten Geldmangels verzögert und erst 1934 etwa zeitgleich mit der Elektrifizierung der privaten Riesengebirgsbahn nach Krummhübel angeliefert. Die Fahrzeuge wurden dringend benötigt, hatte man doch erst 1932 auch die letzte der 1911 ursprünglich vorgesehenen Strecken von Hirschberg über Schmiedeberg nach Landeshut elektrifiziert.

Auf dem Gebiet der Oberleitungen war man zu diesem Zeitpunkt von den Firmenbauarten weg zur Entwicklung einer Einheitsoberleitung übergegangen. Basierend auf den Betriebserfahrungen wurden die Vorkriegsbauarten der Elektrofirmen vereinfacht und bei dieser Gelegenheit der teilweise eingebaute eiserne, völlig ungeeignete Fahrdraht gegen einen aus Kupfer getauscht. Die aufgrund der Umgebungsbedingungen gewonnenen Erfahrungen flossen schließlich auch in die Entwicklung eines Einheitsstromabnehmers (SBS9) und die Erstellung einer Fahrleitungsvorschrift der Reichsbahn (1926) ein. Die Stecke Breslau

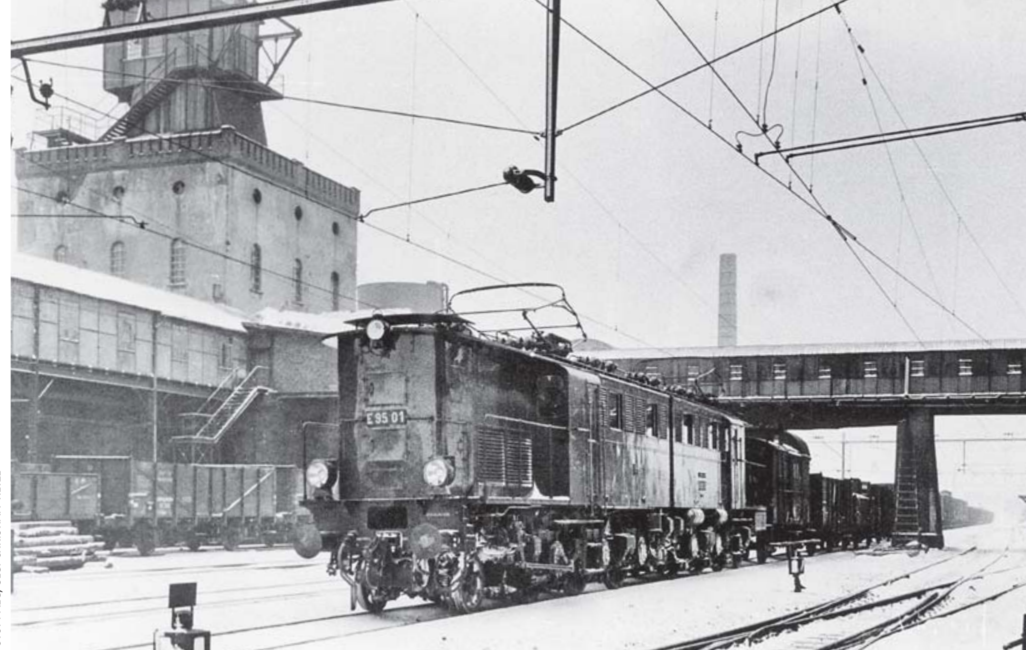


FOTO: AEG, SLG. CHRISTIAN TIETZE

E 95 01 im Winter 1927/28 vor dem Malakowförderturm in Rothenbach. Die größte je gebaute deutsche E-Lok war für die zur Elektrifizierung vorgesehene Strecke Breslau — Liegnitz — Kohlfurt — Görlitz bestimmt, die nie elektrifiziert wurde. Der hohe Anschaffungspreis der E95 verhinderte einen Serienbau.

– Königszelt wurde 1927 als eine der ersten mit dem ab 1931 für die nächsten acht Jahre bei der gesamten Reichsbahn gültigen Zickzack von 50 Zentimetern gebaut. Aber auch bei der Einführung der einfachen Isolation, der Rohrschwenkausleger und Querseiltragwerke lieferten die Verantwortlichen der Rbd Breslau gemeinsam mit der Industrie Impulse für die Vereinheitlichung und letztlich auch für spätere moderne Oberleitungsbauarten.

Leider konnten die schlesischen Strecken von diesen Entwicklungen und der damit verbundenen höheren Fahrgeschwindigkeit nicht profitieren, denn in den 1930er-Jahren verlagerte sich der Schwerpunkt der Elektrifizierung nach Süddeutschland sowie in die Elektrifizierung der Strecke München – Berlin. Neben den umfangreichen Plänen zur Elektrifizierung weiterer wichtiger Strecken wurde auch die immer wieder geforderte Errichtung eines zweiten Kraftwerkes zurückgestellt, was sich spätestens mit der Inbetriebnahme der E94 ab 1941 bitter rächen sollte. Die Notwendigkeit einer zweiten Energiequelle wurde bereits in den 1920er-Jahren bei Störungen mit Totalzusammenbruch der Fernleitung durch Eisbehang und Sturm in Höhen über 400 Metern über NN deutlich. Aber aufgrund der schlechten Finanzlage der DRG wurde das Projekt immer wieder verschoben, so dass es ab Oktober 1942 immer wieder und zu immer länger dauernden Störungen der Energieversorgung



FOTO: BELLINGRODT/SLG. VGBAHN

**Im Jahr 1936 war auch die neue E 18 in Schlesien aktiv. E 18 15 verlässt Breslau mit D 192 nach Berlin.**

kam und zahlreiche E-Loks teilweise für immer Schlesien verlassen mussten.

Doch zuvor erlebte das elektrifizierte Netz der Rbd Breslau ab 1935 seine Blütezeit. Das hatte man nicht etwa der seit zwei Jahren regierenden Nazipartei zu verdanken, sondern es war das Ergebnis der kontinuierlichen Entwicklung lange vor 1933. In Kooperation von Verkehrsministerium, Bahn und Industrie hatten weitblickende Ingenieure den Grundstein für die Einheitstriebwagen ET 25 und ET 31 sowie für die modernen E-Loks E 18, E 44 und E 94 gelegt. Die Triebwagen fuhren teils als Flügelzug im Personen- und Eilzugdienst, während die Lokomotiven den schweren Personen-, Schnell- und Güterzugdienst übernahmen. Die alten, mittlerweile leistungsschwachen Baureihen wie E 90.5 und E 91.3 wurden größtenteils abgestellt und ausgemustert. Auch die Alttriebwagen ET 87, 88 und 89 sollten durch vermehrte Zuteilung von E 44 entbehrlich werden. Doch dazu kam es nicht mehr. Anfang 1945 erreichte der Krieg auch Schlesien. Breslau wurde im Februar 1945 eingeschlossen und bei Lauban wurde die Hauptstrecke für etwa zwei Wochen durch Kampfhandlungen unterbrochen. Zahlreiche E-Loks und ET wurden nach Westen verlegt, andere befanden sich bei Kriegsende auf böhmischem Gebiet. Noch am letzten Kriegstag sprengte die Wehrmacht Tunnel und Brücken, so dass die Hauptstrecke in vier Teile zerrissen wurde. Trotzdem bemühten sich die Eisenbahner um die Wiederaufnahme des Betriebes. So soll teilweise noch ein bescheidener elektrischer Betrieb auf Teilstrecken schon unter polnischer Aufsicht stattgefunden haben. Doch Anfang

## Das Ende des Zweiten Weltkriegs trennt Regionen im Schienenverkehr bis heute

Juli war auch damit Schluss. Auf Grundlage eines sowjetisch-polnischen Abkommens demontierten die Sowjets innerhalb von drei Wochen alles, wessen sie habhaft werden konnten, und verbrachten Fahrzeuge und Anlagenteile in die SU. Doch nicht alles war in so kurzer Zeit abgebaut beziehungsweise fortgeschafft. Triebfahrzeuge, die nicht lauffähig oder Schrott waren, blieben zurück und wurden später sogar der DR zum Tausch angeboten. Einige der elektrischen Steuer- und Beiwagen kamen als Reisezugwagen zur PKP. Der überwiegende Teil der Fernleitungen zwischen den Unterwerken wird noch heute für das polnische Landesnetz genutzt. Neben den Gebäuden gelangten fast alle Oberleitungsmaste und teilweise auch die Oberleitung in polnischen Besitz und wurden für die Reparatur der Warschauer Vorortbahn und teilweise bei späteren Elektrifizierungsvorhaben wieder verwendet. Was man nicht gebrauchen konnte, blieb stehen und steht zum Teil heute noch.

Wer mit offenen Augen die heute teils mit 3 kV-Gleichspannung betriebenen Strecken im Riesengebirgsvorland bereist, kann noch so manchen alten preußischen oder DRG-Fahrleitungsmast im Dienste der PKP entdecken, insbesondere zwischen Hirschberg (Jelenia Góra) und Königszelt (Jaworzyna Slaska) sowie die Betonmaste oberhalb von Petersdorf (Piechowice). Auch zwischen Görlitz und Lauban (Luban) sind auf den Unterwegsbahnhöfen noch zahlreiche Fragmente zu bestaunen.

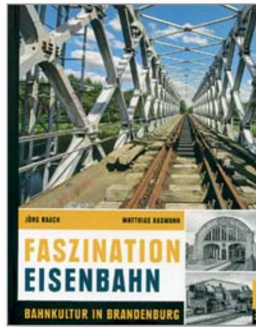
Die Verbindung der heutigen elektrischen Bahnnetze zwischen Deutschland und Polen steht zwar für die Niederschlesische Magistrale auf der Tagesordnung, aber Hoffnungen, dass im zusammenwachsenden Europa auch wieder die alten, zum Teil auch zu DDR-Zeiten funktionierenden Bahnverbindungen zwischen Berlin beziehungsweise Dresden und dem Riesengebirge zumindest durch akzeptable Umsteigeverbindungen hergestellt werden, haben sich leider nicht bewahrheitet. So verhindert aktuell eine ÖPNV-unfreundliche sächsische Landesregierung durch teilweise Nichtweiterleitung von Regionalisierungsmitteln des Bundes an den Verkehrsverbund ZVON die fahrplanmäßig bereits berücksichtigte Einbindung der von und nach Hirschberg verkehrenden Triebwagen der Koleje Dolnoslaskie in den Görlitzer Hbf. □

*Thomas Scherrans/al*



FOTO: BELLINGRODT, SLG. VGBAHN

**Der moderne ET 25 07 ist im Jahr 1936 auf dem Abschnitt von Hirschberg nach Polaun (Zackenbahn) unterwegs.**




## Rund um die Hauptstadt

***Jörg Raach, Matthias Baxmann: Faszination Eisenbahn, Bahnkultur in Brandenburg. L&H-Verlag, Berlin 2014. ISBN 978-3-939629-21-4, 244. S., 16 Sw-, 152 Farbabb.; Preis: 24,80 Euro.***

◗ Aus dem Berliner Kulturverlag L&H kommt erstmals ein Buch zu Zeugnissen der Brandenburger Bahngeschichte, die 1838 begann. Fahrzeuggeschichtliche Betrachtungen gibt es dabei nur am Rande, konzentriert sich das Werk doch vor allem auf hunderte bis heute vorhandene Hochbauten an den Strecken und Bahnhöfen. Mit einer klaren Struktur, guten Farbfotos und nicht zu ausführlichen Texten, die dennoch so manche überraschende Hintergrundinformation aufzeigen, vermag es Brandenburg-Reisenden durchaus als Führer handlichen Formats zu dienen. Einige Fehler in den Bildunterschriften, insbesondere bei Fahrzeugbezeichnungen, sind angesichts der übrigen Qualitäten des Bandes verzeihlich. Auch die Qualität von Papier und Druck ist überzeugend. *oh*

*Fazit:* ***Brandenburg ist eine Reise wert, auch auf diesen 244 Seiten***

## Strategisches Massentransportmittel

***Klaus-Jürgen Bremm: Armeen unter Dampf. Die Eisenbahnen in der europäischen Kriegsgeschichte. DGEG-Medien, Hövelhof 2013. ISBN 978-3-937189-75-8, 128 S., 91 Schwarzweiß-, 8 Farbabbildungen; Preis: 24,80 Euro.***




◗ Die Rolle der Eisenbahn in den kriegerischen Auseinandersetzungen und strategischen Überlegungen bei den kontinentaleuropäischen Großmächten bis zum Ende des Ersten Weltkriegs untersucht der Militärhistoriker Klaus-Jürgen Bremm in gewohnt profunder Manier. Wissenschaftlich einwandfrei, aber durchaus mit kritischer Distanz zeigt der Autor mit Schwerpunktlegung aufs Deutsche Reich, warum ein ursprünglich rein ziviles Transportmittel nach dem deutschen Sieg über Frankreich 1870 zunehmend in den Blickpunkt des Militärs rückte und die Eisenbahnen letztlich mitverantwortlich für die Dauer des ersten Weltenbrandes waren. Die Fülle kaum bekannter historischer Aufnahmen macht dieses Buch auch für nicht an Militärgeschichte Interessierte beachtenswert. *hc*

*Fazit:* ***Kriegsgeschichte mit unmittelbarem Eisenbahnbezug***

### AUSSERDEM ERSCHIENEN

**Von der DMV-AG zum eingetragenen Verein**

***Gerlinde Winter, Werner Schulz u.a.: Gubener Heimatkalender 2014. Gubener Heimatbund e.V. (Tel. 03561/432622), Guben 2013. 160 S., 114 Schwarzweiß-, 29 Farbabbildungen; Preis: Euro 7,00.***

◗ Was ein Chemiefaserkombinat mit dem Modellbahn-Club Guben zu tun hat? Diesen Zusammenhang und auch andere interessante Begebenheiten in der Wilhelm-Pieck-Geburts- und Grenzstadt sind aus dem 58. Jahrgang des Heimatkalenders zu erfahren.

*Fazit:* ***Modellbahnimpressionen aus einer geteilten Stadt***

## Dreieinhalb-Kilo-Wälzer

***Aldo Farneti, Paolo Zanin: Lok LGB. Edizioni Antilia/Expromo-Verlag, Treviso/Duisburg 2013. ISBN 978-88-97336-19-8, 544 S., 516 Farbabb.; Preis: 49 Euro.***

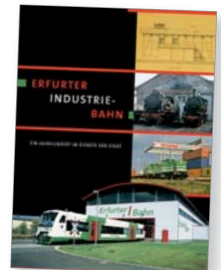



◗ Zweifellos war's eine Fleißarbeit, welche die beiden Autoren, beide begeisterte LGB-Enthusiasten, geleistet haben. Wen wundert's, dass schon das Aufspüren von insgesamt 463 im Großformat vorgestellten Triebfahrzeugmodellen der Lehmann-Großbahn geraume Zeit in Anspruch genommen hat, vom Verzeichnen, Ordnen, Ergänzen durch lediglich im Detail auftretende Varianten und vom inhaltlichen Füllen der Bildlegenden mal ganz abgesehen. Erfasst sind die LGB-Modelle von Beginn an, nämlich ab 1968, und bis 2013., der besseren Auffindung wegen im Kleinformat mit Seitenangabe der gewichtigen Dokumentation vorangestellt. *hc*

*Fazit:* ***Mit professionellen Aufnahmen von Roberto Turci***

## Die buchstäbliche Stadt-Bahn

***Frank u. Hans-Jürgen Barteld, Steffen Dietsch: Erfurter Industrie-Bahn. Barteld-Verlag, Berga/Elster 2013. ISBN 978-3-935961-16-5, 160 Seiten, 81 Schwarzweiß-, 166 Farbabbildungen; Preis: 19,90 Euro.***




◗ Eine ganz und gar ungewöhnliche Stadtbahn ist die Erfurter (Industrie-)Bahn. Sie ist nämlich keineswegs eine der üblichen aufgewerteten Straßenbahnen, sondern eine seit inzwischen über 100 Jahren im Besitz der Stadt Erfurt befindliche Eisenbahn. Der Betriebsschwerpunkt wechselte in den jüngsten zwei Jahrzehnten vom Güterverkehr zum Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Das Autoren-Trio hat es verstanden, diese spannende Verkehrsgeschichte auch mit raren historischen Fotos, Gleisplänen und Hochbautenzeichnungen anzureichern. *hc*

*Fazit:* ***Gut geschrieben, exzellent illustriert und gestaltet***




**Repräsentativ in Szene gesetzt hat Rainer Heinrich im Sommer 1980 das Zwischensignal „M“ mit Rangiersignal Ra 12 auf dem Bahnsteig 4/5 des Bahnhofs Werdau, als gegenüber am Bahnsteig 3 der Karlex aus Leipzig einfuhr.**

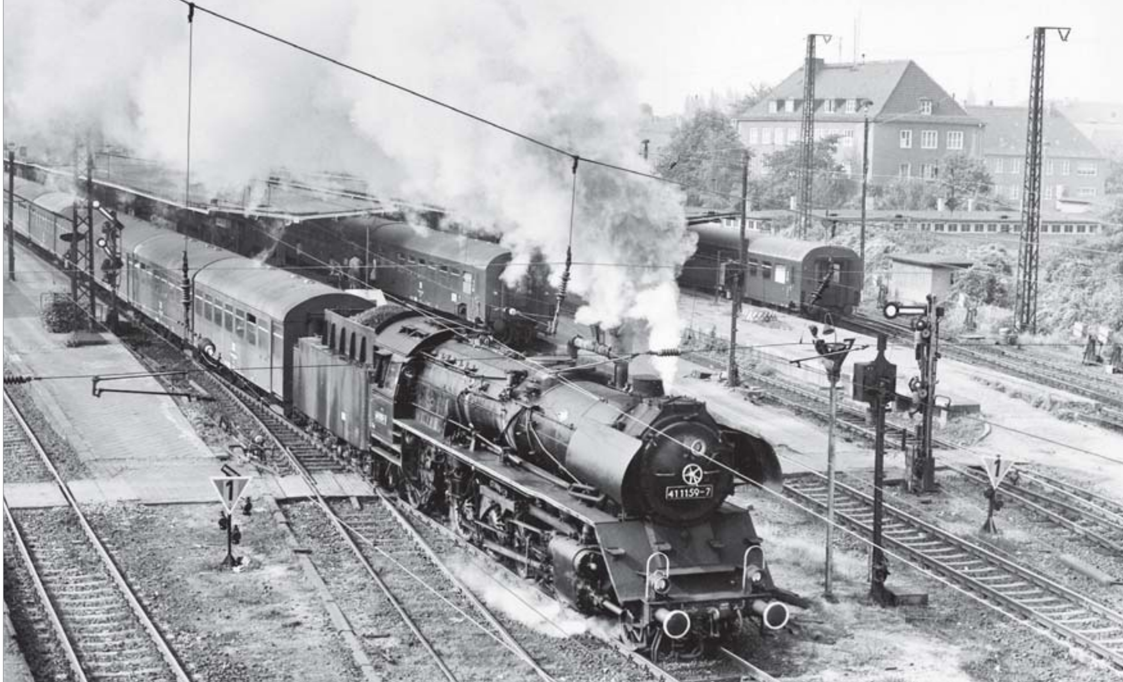
# SIGNAL-ZWERGE

Für Triebfahrzeugführer nicht ungewöhnlich, für Eisenbahnfreunde jedoch ein Hingucker sind verkürzte Formsignale, die im allgemeinen Sprachgebrauch Zwergsignale genannt werden.

Auf dem Netz der DB AG kann man die heute noch vorhandenen, im Einsatz befindlichen Zwergsignale mit Signalflügeln an einer Hand abzählen. Ist die Rede von Zwergsignalen, sind Eisenbahnsignale gemeint, welche zur Verbesserung der Sichtbarkeit oder wegen eingeschränkten Platzes in verkürzter Bauform ausgeführt sind. Sie stehen auf einem kleinen Mast oder sind als Lichtsignale direkt am Boden aufgestellt. In der deutschen Eisenbahn-Signalordnung und im Signalbuch der Deutschen Bahn AG ist der Begriff Zwergsignal nicht zu finden, in der Schweiz hingegen schon. In Deutschland handelt es sich um eine umgangssprachliche Bezeichnung für verschiedene Arten von Eisenbahnsignalen. Auch in der Fachliteratur und älteren Signalbüchern sucht man vergebens nach Zwergsignalen. Das Formhauptsignal mit den Signalbegriffen Hp 0 (Halt!), Hp 1 (Fahrt) und Hp 2 (Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung) dient als Grundlage zur Erklärung für den Betriebsdienst. Dass die Bauhöhe der Signalmasten mit Flügelsignalen variieren kann, welche in der Regel 10,00 Meter ab Schienenoberkante beträgt, wird mit dem Hinweis




**Angermünde, 21. April 1986: Bahnsteigüberdachungen waren einer der Gründe für die Anwendung von Zwergsignalen.**



Im Dessauer Hauptbahnhof waren mehrere Zwergsignale zu finden. Der am 8. August 1982 nach Wittenberg ausfahrende Personenzug wird von zwei zweiflügeligen Hauptsignalen flankiert.

auf die örtlichen Gegebenheiten abgetan. Damit ist nicht eindeutig geklärt, ab welcher Bauhöhe man eigentlich von Zwergsignalen spricht. Fotos, auf denen solche zu erkennen sind, lassen darauf schließen, dass sich die Höhe der verkürzten Bauformen fast immer innerhalb der Höhe des Regellichtraums von 4800 Millimetern befindet. Und damit sind auch die häu-

## FAST IMMER AUF BAHNHÖFEN ZU FINDEN

figsten Standorte der Zwergsignale fixiert: So standen Formsignale mit geringer Bauhöhe oft auf Bahnsteigen unter Bahnsteigdächern oder am Ende des Bahnsteigs, wo eine weit übers Gleis ragende Bahnsteigüberdachung die Sicht der Triebfahrzeugführer zum Signal eingeschränkt hat. Aber auch ein kontrastarmer oder verwirrender Hintergrund zum Signalbild, beispielsweise Gebäude, Brücken, Masten oder Bäume, konnte Zwergsignale, alternativ zur Verwendung von Negativsignalen, notwendig machen, ebenso direkt am Bahnsteigende anschließende Weichenstraßen ohne Platz für die Aufstellung von Sig-nalmasten. Ein wichtiger Aspekt wurde die Elektrifizierung, als auf Bahnhöfen der Schutzabstand von Standard-Signalmasten zur spannungsführenden Fahrleitung nicht mehr gegeben war und man deshalb auf verkürzte Bauformen zurückgreifen musste, nicht zuletzt auch wegen der Gefahren zwischen den elektrischen Fahrleitungen beim Besteigen der Signalmasten zwecks Wartung.

Der massive Rückbau der Zwergsignale und ihr Ersatz durch moderne Lichtsignale begann bei beiden deutschen Bahnver-



Auch in Hohenlimburg war die Aufstellung der verkürzten Variante notwendig, fotografiert im Januar 1981.



Nicht anders in der $58^{30}$-Hochburg Glauchau: Hp 2 für einen Güterzug in Richtung Oelsnitz am 24. Januar 1981.

waltungen in den 1980er-Jahren. Mit der letzten großen Modernisierungswelle der DB AG, einer Umstellung auf EStW und Ausrüstung der Strecken mit Kombinationssignalen (Ks-System) verschwinden auch die letzten Zwergsignale. Wo die Streckenmodernisierung noch aussteht, haben wenige Zwerg-Formsignale bis in die jüngste Vergangenheit überdauert. Die Bahnhöfe Balduinstein im schönen Lahntal, Hanau und Rüsselsheim zählen zu den letzten alten DB-Standorten. Auch in Goslar sind noch mehrere vorhanden.

Auf dem ehemaligen Reichsbahngebiet sind heute noch auf den Bahnhöfen Greiz und Thale Zwergsignale vorhanden. Jenes am Thalenser Bahnsteig 1, unmittelbar am historischen Fachwerkstellwerk, wurde erst Anfang 2000 neu aufgestellt. Zu den ehemaligen Standorten von Zwergsignalen zählen die Bahnhöfe Angermünde, Bad Blankenburg, Bad Salzungen, Jena West, Bautzen, Dessau, Gotha, Glauchau, Dresden-Neustadt, Schwerin und Quedlinburg. Eisenbahnfotografen haben diese Signalstandorte oft in Szene gesetzt und die Bilder haben zahlreiche Eisenbahnzeitschriften und Bildbände illustriert.

Die Mehrzahl der Zwergsignale hatte eine Funktion als Ausfahrsignal. Aber es gab auch andere Anwendungen: Auf dem Bahnhof Freital-Hainsberg beispielsweise war das Einfahrsignal „T“ der Schmalspurbahn aus Richtung Kurort Kipsdorf als Zwergsignal ausgeführt. Und auf dem Bahnsteig 4/5 des Bahnhofs Werdau diente viele Jahre das Zwergsignal „M“ als Zwischensignal. Da das Signal keinen elektromechanischen Antrieb besaß, war am Signalmast zusätzlich das Rangierfahrsignal Ra12 angebracht, das mit zwei aufleuchtenden Lampen die Vorbeifahrten am Zwergsignal erlaubte.

## BEGEHRTE OBJEKTE FÜR SAMMLER UND MUSEEN

Wegen ihrer geringen Bauhöhe und folglich einer vergleichsweise einfachen erneuten Aufstellung wurden Zwergsignale nach ihrem Rückbau zu begehrten Sammelobjekten für Eisenbahnfreunde und Eisenbahnvereine, wo sie heute landauf und -ab vielerorts auf privaten Grundstücken und in Museumsanlagen liebevoll gepflegt werden. Aber auch manche Dienststellen der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn erkannten schon mit der beginnenden Umstellung von Formsignalen auf Lichtsignale die Attraktivität der rot-weißen Zwerge. Vor Gebäuden ehemaliger Signalmeistereien und Stellwerken grüßen die dort zur Erinnerung und zur Zierde aufgestellten Zwergsignale die Reisenden. Als Beispiel seien die Stellwerke an den viel befahrenen ICE-Strecken in Ludwigsburg und Offenburg genannt. □ *Rainer Heinrich/oh*




**Nachdem 99 1734-5 am 26. August 1975 den Bahnhof Freital-Hainsberg verlassen und soeben die Hauptbahn Dresden – Chemnitz unterquert hat, passiert sie das niedrige Einfahrsignal „T“.**



FOTOS: RAINER HEINRICH

**Man möchte glauben, das Zwergsignal in Gotha signalisiere der 62 015 in den 1960er-Jahren die Ausfahrt. Doch das Bild entstand erst am 6. Dezember 1990.**



**Zwergsignale wie jenes in Ludwigsburg sind heute beliebte Schaustücke vor Bahngebäuden oder in Museen. Rechts daneben ein normales Formvorsignal.**

FOTO: MICHAEL ROBERT GAUSS

Der bestens gepflegte Schienenbus fährt exklusiv für MEB-Leser und ER-Clubmitglieder durchs frühlingshafte Unterfranken.



FOTO: DR. WOLFGANG SCHRAMM

Ein Blick hinter die Kulissen der Museumsbahn wird uns in Prosselsheim gewährt. Dort besichtigen wir die Fahrzeughalle.

Er ist nicht nur einer der schönsten Triebwagen, sondern war einst auch der letzte bei DB-Regio eingesetzte Schienenbus, der 796 702 der Mainschleifenbahner.

# EINLADUNG ZUR FOTOSONDERFAHRT

Für alle MEB-Leser gibt es am Samstag nach Ostern, 26. April, eine ganz besondere Veranstaltung. Extra für uns rollt der rote Schienenbus 796 702 auf der Mainschleifenbahn durch Unterfranken. Mit ihm reisen wir wie mit der Bundesbahn der 60er-Jahre. Gemütlich und ohne Schallschutzwände mit Aussichten auf die Mainschleife. Bahnfahren, so wie es am schönsten ist. Unterwegs sind zahlreiche Fotohalte geplant! In Prosselsheim werfen wir einen Blick hinter die Kulissen der Museumsbahn-Werkstatt. Der Verein rettete die Strecke vor dem Abbau und erweckte die Mainschleifenbahn 2001 wieder zu neuem Leben. Für alle Fragen stehen uns die Aktiven des Vereins zur Verfügung. □

*Korbinian Fleischer*

## ALLE WICHTIGEN DATEN IM ÜBERBLICK

**Termin:** 26. April 2014
**Anmeldeschluss:** 17. April 2014
**Ziel:** Mainschleifenbahn Seligenstadt (b. Würzburg) – Volkach-Astheim
**Treffpunkt:** 06.45 Uhr an der DB-Information in der Bahnsteigquerhalle im Stuttgart Hauptbahnhof. Wir fahren gemeinsam mit dem Regionalexpress über Würzburg nach Seligenstadt. Selbstverständlich ist auch eine individuelle Anreise ab Frankfurt (Main) Hbf mit RE 4605 um 07.30 Uhr oder anderen Bahnhöfen möglich. Wir helfen gerne bei der individuellen Reiseplanung!
**Leistungen:** Bahnfahrt mit regulären Zügen ab Stuttgart, Reisebegleitung, Mitfahrt in unserem Sonderzug mit zahlreichen Fotohalten und Blick hinter die Kulissen.
**Preise:** MEB-Leser: 29,50 Euro
ER-Clubmitglieder: 24,50 Euro
Jugendliche in Begleitung von Erwachsenen (12 bis 14 Jahre): kostenlos
Schüler- und Studenten: 15,00 Euro
Bei individueller Anreise: 8,00 Euro Rabatt!
**Wissenswertes:** Die Tour ist selbstverständlich auch für Nicht-Fotografen geeignet, die es nicht eilig haben. Im Endbahnhof Volkach haben wir Zeit zum Mittagessen. Bitte ans Wetter angepasste Kleidung und stabile Schuhe tragen, da wir bei den Fotohalten teilweise auf freier Strecke aussteigen.
**Anmeldung/Information:**
Korbinian Fleischer, Redaktion MEB,
Tel. (08141) 53481-245 (zwischen 8 und 20 Uhr) oder elektronisch per
E-Mail: fleischer@modelleisenbahner.de.

VERKAUFEN

SUCHEN

TAUSCHEN



# GÜTER*BAHNHOF*

## VERKÄUFE
## Dies + Das

**Verbeck-Lokschilder** weiterhin erhältlich: www.mk-schilderversand.de

**www.nordbahn.net**
**Qualität, Auswahl, preiswert**

Hauptsignalflügel 2,20 m lang, viele verschied. Lampen, auch Owala, Abholung Raum Nürnberg. Tel.: 09151/3649, fam.striegler@t-online.de.

Verkaufe Ersatzteile Piko H0, N sowie TT. Bitte Liste anfordern: Petra Wawrzyniak, Straße der Einheit 4, 04420 Markranstadt-Kulkwitz. Tel.: 034205/423077.






TLS-Service Center: Ihr Modellbahnpartner für das individuelle Digitalisieren und Programmieren Ihrer Modellbahnanlage. Aktuell bauen wir für Sie die Schau- und Vorführanlage www.erlebniswelt-modellbahn-rheinmain.de, Tel.: 06150/83910.

Modellbahnen in allen Spurweiten
**www.modellbahn-weber.de**

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Digitalumbau, Sound-Einbau ab € 30,– und Reparaturen. H.-B. Leppkes, Elsternweg 47, 47804 Krefeld. Tel.: 02151/362797 (Mo.–Fr. von 15–18.30 Uhr).

**www.modellbahnservice.de**

**Modellbau Peter** Modelleisenbahnen aller Spurweiten, Zubehör, Gebäude. www.modellbaupeter.com, Tel.: 0351/4759994.

**www.lok-doc-wevering.de**



Verk. H0 Lokbaus. z.B. ML-208 BR 59, ML-222 V140, ML-259 BR70, ML-216 BR36, ML-201 BR98. Günter B666G VT66. Liste gg. frank. Umschl. an G. Rogge, Dahlienweg 42, 55126 Mainz.

**KKW-modellbahn-reparaturservice.de**

Verkaufe meine Fleischmann H0 Sammlung. Sammlung ist von 1952 bis 2005. Alles in Kartons, alles neu bis neuwertig, niedrige Preise. www.fleischmann-sell.nl.

www.peters-spielkiste-modellbahnen.de

Verkaufe für Modelleisenbahn H0 selbstgebast. Sträucher für € 3,–/Stck., selbstgebast. Bäume für € 5,–/Stck. Tel.: 01520/2566459.

www.Feines-in-TT.de

Verk. Automod. v. Roßkopf in OVP, MB, Praxis 10 Hefte, D. Signal 1966–70 geb., H0m Fa. Herr Schmalspurzug Topzustand od. Tausch in Material H0m. H.-J. Setzepfand, Askanierstr. 40, „SWP" H. II, 06449 Aschersleben.

**www.schauffele-modellbau.de**

Verkauf H0, Trix 20/58; Roco 1044-501.3; Mä. 3047.1 u.a. Div. Ersatzt., Motore, Wiking, Werkzeug. Liste gg. € 0,60. M. Pohle, Bienwaldring 4, 12349 Berlin. Tel.: 030/74308732.



Unimat SL Bastler Drehbank mit Zubehör gegen Gebot zu verkaufen, Abholung. D. Wolff, Römerstr. 20, 70180 Stuttgart.

**www.modellbau-chocholaty.de**

Verkaufe original Eisenbahnartikel: Emaille-Signalschilder, Weichen- und Gleissperrsignallaternen, OWA-LA, Waggonfabrikschilder, einige Bücher, 200 Eisenbahnwaggons (H0, Piko, Roco, Fleischmann). Tel.: 036020/72792 (Anfragen ab 19 Uhr).

## VERKÄUFE
## Fahrzeuge 0, I, II

Verkaufe 0/0m: Bay./DR/DB/CH/Fr, Micro-Metakit, Fulgurex, Eurotrain, Gebauer, Hübner. Liste anfordern. Besichtigung Tirol oder München. Tel.: 0043/69981180709.

**Blätterkatalog**
**www.weinert-modellbau.de**

**LGB Gleise aus Außenanlage,** gerade 13x300 mm, 7x600 mm, gebogene 36xR1/600 mm, 17x R3/1175 mm, zusammen € 210,– inkl. Porto. Lothar Schmidt, 02358/7467 (ab 19 Uhr).

**Mehr als 600 Titel direkt verfügbar! Besuchen Sie den VGB-Shop, Am Fohlenhof 9, 82256 Fürstenfeldbruck**

Modell Eisen Bahner

Kleinanzeigen mit Riesenreichweite! Jetzt erreichen Sie noch mehr Interessenten – der Anzeigenpool von MODELLEISENBAHNER, MIBA und Eisenbahn-Journal verschafft privaten und gewerblichen Kleinanzeigen den maximalen Wirkungsgrad!
Ab sofort erscheint jede MEB-Kleinanzeige parallel nicht nur im GÜTERBAHNHOF des MODELLEISENBAHNER, sondern auch im MINI-MARKT des Eisenbahn-Journals und der MIBA. Somit sind Sie in den wichtigsten Zeitschriften für Modellbahner und Eisenbahnfans in Europa vertreten.
Und das Schönste ist der kleine Preis für Ihre Kleinanzeige: Für nur € 5,– pro 5 Zeilen sichern Sie sich die Aufmerksamkeit von mehr als 165.000 Lesern*. Eine Kleinanzeige, vierfache Wirkung – nutzen Sie unser Auftragsformular auf Seite 47.
Für Internet-Nutzer gibt's den Kleinanzeigencoupon auch als PDF-Dokument zum Ausdrucken unter www.vgbahn.de

MIBA

Eisenbahn JOURNAL

**Anzeigenschluss für Heft 7/2014 ist der 09.05.2014**

Alle später eingehenden Anzeigen werden automatisch in der nächsten Ausgabe veröffentlicht.
Antwort auf Chiffre-Anzeigen schicken Sie an: VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Anzeigenabtlg., Chiffre-Nr. ..........., Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck.

*Leseranalyse Februar 2013

BR 55 Fertigmodell aus ARGE BS gebaut, digitalisiert, Geräusch, Personal, MS-Zurüstteile. Foto: Spur0-hamburg.de, E-Mail: Gunter.Seide@t-online.de.

**www.spur-0.de**

## VERKÄUFE
## Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Sammlungsauflösung H0, H0e, H0m. Großserie aller namhaften Marken, Kleinserie Micro-Metakit, Fuchs, Fulgurex, Metrop, Sedlacek, etc. Liste. Tel.: 0043/69981180709.

**www.spiel-hobby-Hank.de**

Flm. BR50mDec €90; Til. VT70 m Dec €85; Ro. BR423mDec €135; Trix BR10001 €165; Lili. BR52m Dec €90; Fl. BRP8Länderb. €55; Fl. BR55mDec €90; alle unbesp. + € 6 Porto. 05132/5990554.

Biete König-Ludwig-Zug von Märklin Nr. 2880, fünfteilig. Vitrinenmodell, Preis: VB. Tel.: 030/4952875.

www.modellbahnshop24.de
Modernisierung DDR-Loks, Wagenlicht, Digitaltechnik, beleuchtete Figuren H0, TT, N, Z und vieles mehr

**www.zuz-modellbahn.com**

Gönnen Sie sich **Lokomotiven** mit **>Sound<**. Wer sie einmal auf seiner Anlage gefahren hat, möchte Loks ohne Sound nicht mehr im Einsatz haben! Ich verkaufe meine H0 Epochen I–V. Sehr wenig bespielte Loks sowie Personen- u. Güterwagen von: Fleischmann, Märklin, Pico. Günstige Preise, bitte Bestandsliste anfordern. Alle Preise verstehen sich für frei-Haus-Lieferung. K. Büchner, E-Mail: klaus.buechner@rbb.de oder Fax: 0421/4860580.

**www.puerner.de**

Kleinserienmodelle Mikro-Metakit, Fulgurex, Lemaco, Trix Fineart, Weinert, M+F, Günther. US Brass Loks und Wagenliste von ilona.k@live.de.

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

**www.augsburger-lokschuppen.de**

KUSWA Modellbau
*KUSWA*, In der Gartenstr. 12
34513 Waldeck, 05623-973737
Listen 1,– € oder www.kuswa.de
***Neu in N:*** Radbremsscheiben für ICE 3
Radscheibenelemente für Taurus
**Bühnen, Tritte, Laufstege und Leitern für 2-achsige Zementsilowagen** (PIKO 4407): **7,– €**

**www.dampfzug24.de**

Sammlungsauflösung: Märklin H0 Güterwagen aus Serie 4600/4799, meist unbenutzt und 90% OVP. Bitte um Suchliste mit Koll-Nrn. Burkhardt, Am Berg 3, 96275 Marktzeuln.

**www.kieskemper-shop.de**

M+F absolut neu, in OVP, keine Folie geöffnet, mit Motorisierung, Zurüstsätzen und Beschriftung BR 41 Altbau, BR 42, pro St. € 350 oder Gebot. Lenz Set 100 neu € 200, Piko 50067 € 150, Gfn. 4405/4406 gebraucht OVP € 125, Märklin 37160 mit Rauch neuwertig € 225, Roco 69322 WS neuwertig € 200. Burkhardt, Am Berg 3, 96275 Marktzeuln.

**www.bahnshop24.de**
**info@bahnshop24.de**

SCHMALSPUR EGGER-BAHN, Bemo, Jouef, Liliput, Tramfabriek, www.egger-bahn.nl, auch Tausch. R. Wittekoek, Kade 2, NL 4715 AD Rucphen. r.wittekoek@gmail.com.

**www.werner-und-dutine.de**

Märklin 2 Konvolute, sämtl. OV, nur in Vitrine gestanden, Neuwert. Konvolut 1. E BB 15000-3321, 2x 4254, 2x 4253, 1x 42532, 1x Roco Packw. 45191 zus. € 195,–. Konvolut 2. Lok 3083, 2x 4246, 2x 43225, 1x 43215, 1x 4244, zus. € 195,–. Tel.: 02426/902279.

**www.lokraritaetenstuebchen.de**

Suche und verkaufe:
**us-brass**
H0 Messingmodelle
Europa + Nordamerika
contact@us-brass.com

**www.menzels-lokschuppen.de**

Verkaufe Umbauten für Trix Express, sehr viele Firmen, alles fabrikneu oder neuwertig zu günstigen Preisen. Liste anfordern gegen € 0,58. Olaf Radeck, Heubachhof 19, 87437 Kempten.

**www.d-i-e-t-z.de**

**www.baehnlewerkstatt.de**

Biete günstig russische H0 Panzerzüge, Eisenbahnen, Autos und Gebäude. Meist Eigenbau, auch nach deutschen Vorbildern, Liste frei. Kondratiev, Postfach 780, RUS-199155 Petersburg. petrocon@yandex.ru.

www.MDVR.de Wir nehmen uns Zeit für Sie!
Ihr Partner für rautenhaus digital®

**Lokschuppen Hagen-Haspe**
**Exclusive Modelleisenbahnen**
**www.Lokschuppenhagenhaspe.de**

**Exklusive Handarbeitsmodelle** sind unsere Leidenschaft, insbesondere in den Spuren **N, H0, 0, I** und **II**.
Besuchen Sie unsere Ausstellung oder besuchen Sie uns im Internet unter **www.lohag.de**
Was im Internet vermekt ist, ist in aller Regel auch im Bestand und damit sofort lieferbar.
**Lokomotiven, Wagen und vieles mehr**
Neuheiten aller bekannten Hersteller bitte vorbestellen.
Wir liefern pünktlich und zum Sonderpeis.
**Bis 50% Rabatt auf Markenprodukte**
z.B. Auslaufmodelle der Großserienhersteller zu sehr günstigen Ausverkaufspreisen.
**Reinschauen lohnt sich immer: nie teuer, immer günstig. Ankauf, Tausch, Inzahlungnahme.**
**www.lohag.de**
Kein Internet? Listen KOSTENLOS anfordern:
Tel.: +49 (0)2331/404453

seit 1977
**Lokschuppen Hagen-Haspe** Inh. Werner Rüping
**Ihr Spezialist für Kleinserienmodelle + Service**
D-58135 Hagen • Vogelsanger Str. 40 • Tel. ++49(0)2331/404453
Fax ++49(0)2331/404451 • D1-Netz ++49(0)171/4715600

www.zum-alten-dampfross-berlin.de
Modellbau – Planung und Bau von Modellbahnanlagen

Zum alten Dampfross
Inh. Mike Lorbeer
Kunibertstrasse 17 | D – 12524 BERLIN
Tel.: + 49 (0) 30 / 670 68 107

MoBa - Work
Inh. Dipl.-Ing. Jochen Krause
Tel.: + 49 (0) 30 / 64 93 325
www.mobawork-modellbahnanlagenbau.de

Internet www.modellbahn-ehrhardt.de
**Modellbahn Ehrhardt**
EUROTRAIN®
**Vorbestellpreise für Neuheiten N**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Arnold HN 2198 E 251 DR grün | 148,89 € | Arnold HN6317 Set Schwenkdachwagen DR | 92,15 € |
| Arnold HN 2212 BR 250 DR | 148,89 € | Arnold HN6321 Set Kesselwagen DR | 92,15 € |
| Arnold HN2227 BR 131.1 DR | 148,89 € | Brawa 73104 BR 244 DR | 151,91 € |
| Arnold HN4156 Set Modernisierungwg. DR | 109,61 € | Fleischm. 725201 BR 120 DR | 149,00 € |
| Arnold HN4163 Set Rekowagen DR | 184,30 € | Trix 16232 BR 132 DR digital | 138,71 € |
| Arnold HN6306 Set Silow. DR Chemieind. | 69,84 € | Trix 16371 BR 183 DR digital | 215,82 € |

Beuditzstr. 2a · Eingang Rudolf-Götze-Str. · 06667 Weißenfels · Tel. 03443/302509 · Fax 341847

**www.jbmodellbahnservice.de**

Weinert, Micro-Metakit, Lemaco Kl.-Serienmod. zu verk. Infos & Spörle Fotos der Modelle auf Anfrage. Tel.: 02504/77363, dropbox.com/sh/he389jp5shll8et/SEc_qeb_g4#/

**www.suchundfind-stuttgart.de**

Märklin H0, im OK, unbespielt: 37030 BR 38/10 € 170,–; 39160 BR 42/90 Franco-Crosti, grau € 160,–; 37367 V 36 „DBP" schwarz € 120,–; 28573 württ. Zug m. Lok „Esslingen" € 170,–; 30032 BR 24 Delta € 75,–; 34450 BR 45 Delta Insider Modell € 230,–; 3156 BR 140 Delta € 70,–; 3469 E 19 Delta € 120,–; 3477 Schienenzeppelin Delta € 100,–. Tel.: 030/8151706.

**www.modellbahnritzer.de**

Verkaufe Roco Gleisbildstellpult mit massenhaft Zubehör, MSC120 und Lauer Schattenbahnhof Steuerung, Block- u. Pendelzugst. Fahrregler. harald4241@live.de, 02641/916414.

**www.modellbahnshop-remscheid.de**

Model Loco H0 BR 45 DB Fertigmodell OVP € 700,–; Lemaco BR 50 DB dto. € 750,–; Lemke BR 62 dto. € 400,– oder Gebot. Burkhardt, Am Berg 3, 96275 Marktzeuln.

**www.Langmesser-Modellwelt.de**

Verk. H0= Samml. US Loks Industrie u. Messing teilw. Sound, ebenfalls Riesensammlung europ. Modelle Loks, Wagen, Zubehör-Listen, Bilder harald4241@live.de, 02641/916414.

**www.modellbahn-pietsch.com**

**RocoLINE Gleise** mit u. ohne Bettung, Weichen ohne Bettung aber mit Korkunterbettung, zu verkaufen. Sehr günstige Preise, bitte Bestandsliste anfordern. Alle Preise verstehen sich für frei-Haus-Lieferung. K. Büchner, Fax: 0421/4860580 oder E-Mail: klaus.buechner@rbb.de.

**www.Modellbahnen-Berlin.de**

Verk. Super H0= Anlage aus 6 Fremo Modulen 1/87 mit Riesen Bw B&K, digit. Bw Kräne Messinghandarbeit z.B. Bw Schalke Einzelst. Bilder harald4241@live.de, 02641/916414.

**www.modellbahn-apitz.de**
**info@modellbahn-apitz.de**

**www.1000Loks.de**

Mä. TDM 800 restauriert, Mä. RM 800 restauriert o. Tender. Tel.: 08094/9073737.

**www.Modellbau-Gloeckner.de**

Trix Expr. H0 Gleiskonvolut, ca. 170 Gl. versch. Läng. u. Rad.. 30 Weich., 3 DKW, alles auf Pappschwellen, besp., kein Rost! VB € 90,–. Bild per Mail ferroline@web.de, 0152/05853381.

**www.moba-tech.de**

Verkaufe diverse Roco-DB-Modelle, Dampf, Diesel, E-Loks, teilweise mit Schnittstelle. Bitte Liste anfordern aon.912365635@aon.at.

**günstig: www.DAU-MODELL.de**

**www.modellbahnkellershop.de**

Fleischmann Schiebewandwagen 5335 2 St. € 45,–; Roco Rungenwg. 47223 € 20,–. Beide m. Weinert-Teilen u. gealtert. Tel.: 07071/62695. Fotos: kurt.schnauthiel@uni-tuebingen.de.

**www.modelleisenbahn.com**

Flm. DB BR E 120103-7 € 100; DB BR 50058 Kab. Tend. € 120; DB BR 01220 € 150; DB BR 552782 € 110; Mä. Primex DB BR 132104-1 € 80; Mä. DB BR 003160-9 € 120. 02351/14827.

www.modellbahnatelier-siegbach.de

Gleichstr.: Roco-Edition 43248 BR 23105 € 79; 43660 E 18 € 98. Rivarossi 1677 E 18 € 85. Piko Saxonia-Set € 65. Trix 22439 E 05 DR € 85. Neu OK. Tel.: 02752/7856, 0170/6825155.

**www.modelltechnik-ziegler.de**

Riv. 1358 BR 89638 € 95; Flm. 4882 T3, 6-tlg. € 150; Flm. 4232 BR V 218306 € 50; Flm. 4078 BR 78434 DB neu OVP € 150; Mä. I 5751 Adler neu OVP € 500 VB. Tel.: 05321/25755.

www.Feines-in-H0.de

Fleischmann H0 Tenderlok BR 89 DR 4010 € 55,–; Schlepptenderlok BR 55 DRG 4154 € 90,–; Schlepptenderlok BR 38 DRG 4160 € 95,–. J. Reinartz, Tel.: 02181/48193.

**www.mbla.de**

Märklin H0 OK, unbesp., 13tlg. Europa-Edition Idee+Spiel NP € 382,– für € 195,– + Versandk. Tel.: 02752/7856 oder 0170/6825155.

**www.mbs-dd.com**

**Blätterkatalog**
**www.weinert-modellbau.de**

**H0-2L-Rollmat. ab Werk nicht mehr** lieferbar, neu, OV, günstig, alle m. KK-Kulissen. Liste Bfm. 90 ct aj.blank@t-online.de, J. Blank, Goethestr. 2, 73635 Rudersberg.

## VERKÄUFE
## Fahrzeuge TT, N, Z

Verkaufe preiswert Modelleisenbahn Spur N. Auch einzelne Modelle und Zubehör. Preise sind verhandelbar. Bei Interesse bitte Liste unter Tel.: 0351/8805555 anfordern.

www.Feines-in-Spur-N.de

Verkaufe Sammlung Spur N. Lokomotiven u. Waggon von Trix, Fleischmann usw. Alles mit Verpackung. Tel.: 02173/66841, haschmo@telelev-dsl.de.

## ANZEIGENSCHLUSSTERMINE

**nur für die Kleinanzeigen** (Fließsatztext)

| | | |
|---|---|---|
| 7/2014 | = | 09. Mai<br>Erstverkaufstag 11.06.2014 |
| 8/2014 | = | 05. Juni<br>Erstverkaufstag 09.07.2014 |
| 9/2014 | = | 04. Juli<br>Erstverkaufstag 06.08.2014 |
| 10/2014 | = | 07. August<br>Erstverkaufstag 10.09.2014 |
| 11/2014 | = | 05. September<br>Erstverkaufstag 08.10.2014 |
| 12/2014 | = | 10. Oktober<br>Erstverkaufstag 12.11.2014 |
| 1/2015 | = | 07. November<br>Erstverkaufstag 10.12.2014 |

# ALLE TIPPS ZU KLEINANZEIGEN

## So bezahlen Sie:

1. Den Betrag dem Auftrag in bar beilegen oder ...
2. Verrechnungsscheck beilegen oder ...
3. **der einfachste Weg: Abbuchung wählen.** Vollständige Bankverbindung (Bankname, Konto-Nr., Bankleitzahl) angeben. Abbuchungs-Genehmigung gilt nur für diesen einen Auftrag! *Briefmarken können nicht angenommen werden.*

## Bitte beachten:

- Für private Wortanzeigen gibt es keine Rechnung.
- Wortanzeigen können nicht farbig hinterlegt oder individuell gestaltet werden.
- Wortanzeigen werden in der Reihenfolge des Eingangs veröffentlicht. Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

## Für Internet-Benutzer:

Sie können Ihre Kleinanzeigen, Ihre Nachrichten, Briefe o. Ä. auch per E-Mail übers Internet an den MODELLEISENBAHNER schicken. Die Redaktion erreichen Sie unter: *redaktion@modelleisenbahner.de* Kleinanzeigen mailen Sie bitte an *e.freimann@vgbahn.de* oder Sie laden den Coupon unter www.modelleisenbahner.de herunter (PDF-Datei).

# Kleinanzeigen, Tauschbörsen und Märkte

ab 5,– €

**AUSFÜLLEN – AUSSCHNEIDEN (ODER KOPIEREN) – ZUSCHICKEN:**

Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a
D-82256 Fürstenfeldbruck

Tel.: 08141/53481-152
(Fr. Freimann)
Fax: 08141/53481-150
E-Mail: e.freimann@vgbahn.de

**Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon etc. (zählt bei der Berechnung mit!) in die Kästchen eintragen (außer bei Chiffre-Anzeigen). Rechnungen werden bei einer Privatanzeige nicht erstellt. Erst nach Eingang Ihrer Barzahlung, nach Übersendung Ihres Verrechnungsschecks oder nach Eingang Ihrer Bankverbindung wird Ihre Anzeige veröffentlicht. Bei gewerblichen Kleinanzeigen + Rubrik Börsen erfolgt Rechnungsstellung nach Veröffentlichung.**

**Rubriken bitte unbedingt ankreuzen!**

- ☐ Verkäufe Dies + Das
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge sonst.
- ☐ Verkäufe Zubehör alle Baugrößen
- ☐ Verkäufe Literatur, Video, DVD
- ☐ Verkäufe Prospekte, Kataloge, Drucksachen
- ☐ Verkäufe Fotos + Bilder
- ☐ Verkäufe Fanartikel

- ☐ Gesuche Dies + Das
- ☐ Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2
- ☐ Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m
- ☐ Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z
- ☐ Gesuche Fahrzeuge sonst.
- ☐ Gesuche Zubehör alle Baugrößen
- ☐ Gesuche Literatur, Video, DVD
- ☐ Gesuche Prospekte, Kataloge, Drucksachen
- ☐ Gesuche Fotos + Bilder
- ☐ Gesuche Fanartikel

- ☐ Sonstiges
- ☐ Urlaub, Reisen, Touristik
- ☐ Börsen, Auktionen, Märkte

**Zusätzlich (auch kombinierbar, gewerblich zzgl. MwSt)**

- ☐ Fettdruck pro Zeile + € 1,–
- ☐ Farbdruck rot pro Zeile + € 1,–
- ☐ Grauer Fond pro Zeile + € 1,–
- ☐ Chiffregebühren + € 8,–

- ☐ Gewerblich inkl. Börsen, Märkte, Auktionen € 6,– pro Zeile + MwSt

- ☐ 1 x veröffentlichen
- ☐ 2 x veröffentlichen
- ☐ 3 x veröffentlichen
- ☐ 4 x veröffentlichen
- ☐ 5 x veröffentlichen
- ☐ .......... x veröffentlichen

**Privatanzeige bis 5 Zeilen € 5,–**

**Privatanzeige bis 10 Zeilen € 10,–**

**Privatanzeige bis 15 Zeilen € 15,–**

**An der Linie ausschneiden – dann passt der Coupon aufs Fax!**

Name / Firma

Vorname

Straße / Hausnummer

PLZ / Ort

Telefon / Fax

Datum / Unterschrift

Zahlung: € ____________

**Keine Briefmarken senden!**

Abbuchung (nur Inland):

Kreditinstitut (Name und BIC)

IBAN

Ich ermächtige die VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Zahlungen von meinem Konto mittels SEPA-Basislastschrift einzuziehen, und weise mein Kreditinstitut an, die Lastschriften einzulösen.
Hinweis: Ich kann innerhalb von 8 Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages gemäß den Bedingungen meines Kreditinstitutes verlangen.
SEPA-ID: DE7424900000437950, Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

❍ Betrag liegt als Scheck bei ❍ Betrag liegt bar bei

**Magazine, Bücher, Kalender, Video-DVDs. Besuchen Sie den VGB-Shop, Am Fohlenhof 9, 82256 Fürstenfeldbruck**

**www.stoeberlaedele.de**
**Alles rund um die Spur N**

1A Modelleisenbahn, Spur N, Loks ab € 16,–; Personenwg. NP € 30,– je € 6,–. 1A Noch Gelände Silbertal, Schien., Weichen, Häuser, Trafo, 2 Loks, Waggons € 222,– VB. 0234/230846.

**Blätterkatalog**
**www.weinert-modellbau.de**

Vogtland Express Fleischmann N, 742074 DCC Sound, neu, Preis VB. Tel.: 03661/433607.

Ihre Kleinanzeige der Printausgabe auch im Internet unter www.vgbahn.de, Rubrik VGB-Service, Kleinanzeigen.

**MODELL Bahn LAND Magdeburg**

**Modellbahnland Magdeburg GmbH**
**Große Diesdorfer Str. 14 • 39108 Magdeburg**
**Tel. 03 91/5 41 52 39 • Fax 03 91/5 41 52 41**
**www.modellbahnland-magdeburg.de**
**E-Mail: mail@modellbahnland-magdeburg.de**

**Ihr Fachgeschäft in Magdeburg für Modelleisenbahnen • Modellautos • Zubehör**

***Ihr freundliches Fachgeschäft mit der großen Auswahl!***

**Arnold Spur N DR Neuheiten 2014**

| | |
|---|---|
| HN2198 Elektrolok. BR E 251 009 DR (grün), Ep. III | **152,91 €** |
| HN2202 Diesellokomotive BR 130 005-2 DR Ep. IV | **152,91 €** |
| HN2213 Elektrolokomotive BR 250 002-3 DR Ep. IV | **152,91 €** |
| HN2227 Diesellokomotive BR 131 158-8 DR Ep. IV | **152,91 €** |
| HN2232 Elektrolokomotive BR 252 001-3 DR Ep. IV | **152,91 €** |
| HN2234 Elektrolokomotive BR 243 DR Ep. IV | **134,91 €** |
| HN4156 3er Set Modernisierungswagen DR Ep. IV | **107,91 €** |
| HN4157 4er Set "Komfortwagen" DR Ep. IV | **143,91 €** |
| HN4159 3er Set Modernisierungswagen DR Ep. III | **107,91 €** |
| HN4160 3er Set Modernisierungswagen DR Ep. IV | **107,91 €** |
| HN4161 3er Set Modernisierungswagen DR Ep. III | **107,91 €** |
| HN4162 Nachrichtenwg. f. d. "DR-Regierungszug" Ep. IV | **35,01 €** |
| HN4163 6er Set Reko-Wagen DR Ep. IV | **179,91 €** |
| HN4164 2er Set Reko-Wagen DR Eo. IV | **62,91 €** |
| HN4165 6er Set Reko-Wagen DR Ep. III | **179,91 €** |
| HN4166 2er Set Reko-Wagen DR Ep. III | **62,91 €** |
| HN4167 3er Set Reko-Wg. DR "Propangas-Zug" Ep. IV | **89,91 €** |
| HN4169 Restaurantwg. "MITROPA" WRme DR Ep. IV | **35,01 €** |
| HN4170 Gepäckwagen Bauart BDmsb DR Ep. IV | **35,01 €** |
| HN6306 3er Set Silowg. "Chem. Industr. der DDR" Ucs-v DR Ep. IV | **67,41 €** |
| HN6307 2er Set offene Güterwagen Eals DR Ep. IV | **46,71 €** |
| HN6308 3er Set offene Güterwagen Eas DR Ep. IV | **68,31 €** |
| HN6309 3er Set Kühlwagen Bauart Icor DR Ep. IV | **68,31 €** |
| HN6317 3er Set Schwenkd.-Selbstentladewg. Tadgs DR Ep. IV | **89,91 €** |
| HN6320 3er Set Isolierkesselwg. DR Uahs, silbergr. Ep. IV | **89,91 €** |
| HN6321 3er Set Isolierkesselwg. DR Ölwagen Ep. IV | **89,91 €** |

Angebote freibleibend, Lieferbarkeit, Irrtümer, Preisänderungen ohne Gewähr.
**Diese Angebote erhalten Sie auch bei: Modellbahnland Arts, Gladbacher Str. 25, 41747 Viersen. Tel.: 02162/268770, Fax: 02162/268772.**

# Ruhrmetropole ESSEN

**Eisenbahn-Impressionen der 1950er, 1960er, 1970er**

KLARTEXT
VGB
Ruhr-Metropole
ESSEN
Eisenbahn-Impressionen der 1950er, 1960er, 1970er

64 Seiten, Format 21,0 x 14,8 cm, zahlreiche Abbildungen, Flexcovereinband

**Best.-Nr. 581415**
**€ 9,95**

**Einfach bestellen! 08141/534810** *oder* **bestellung@vgbahn.de**

## VERKÄUFE
## Zubehör alle Baugrößen

Brückenvielfalt von Z bis 0
**www.hack-bruecken.de**

**Lenz-Digital plus** zu verkaufen: Belegtmelder LB 100 u. LB 101, Schaltempfäger LS 100 m. Rückm., Spannungsmelder LB 050, sowie **FLEISCHMANN** Gleisbildschalter. Günstige Preise, bitte Bestandliste anfordern. Alle Preise verstehen sich für frei-Haus-Lieferung. K. Büchner, E-Mail: klaus.buechner@rbb.de oder Fax: 0421/4860580.

**www.modellbahnservice-dr.de**

**www.jordan-modellbau.de**

**N-Bahnkeller**
*Binsfeldstr. 5*
*31688 Nienstädt*
*0177-3784252*
*05721-89080-30 FAX 29 www.n-bahnkeller.de*
***An und Verkauf von***
***Modelleisenbahn in N/HO Zubehör***
***Digitalumbauten, Anlagenbau und Beratung***
***Vermietung einer 10x11m Schauanlage***

Über 400 Auto-Modelle 1:87, wie Pkw auch Polizei u. Notarzt, Cabrios, Coupés, Kombis, Sportwagen, Feuerwehr-Fahrzeuge, Klein-Transporter, Lastzüge mit Hänger, Solo-Zugmaschinen, Koffer- u. Kühlkoffer-Lastzüge, Großraum-Sattelzüge, Öl-Tanklastzüge, Klein-, Reise- u. Doppeldecker-Busse, Pkw Art Collection rancing, Pkw der DTM und viele mehr von: Albedo, AWM, Brekina, B&S, Busch, Herpa, historische Modelle von Märklin, Kibri, Rietze, Roco, Schuco, Wiking. Fast alle in Original-Verpackung. Bei Abnahme von 20 Stück ./. 20%, ab 50 Stück und mehr ./. 50% auf die aus den 90er Jahren stammenden Preise. Bitte Bestandsliste mit den günstigen Preisen anfordern. Alle Preise = frei Haus-Lieferung. Klaus Büchner, E-Mail: klaus.buechner@rbb.de oder Fax: 0421/4860580.

**Kleinst-Serien Bausätze in Kunststofftechnik**
NEU
*... für die Nenngröße N*
ist der BCi-35a (Altenberger Wagen) als Bausatz in Kleinst-Serie geplant
Ausführung und Zusammenbau wie C4i / B4i-35a - Auslieferung vsl Ende 2014
Verbindliche Vorbestellungen sind bis **31.05.2014** möglich
Info gegen 1,20 in Briefm. oder neumann.mobakleinserie@arcor.de
Versand nur bei Modellbahn-Kleiserien I. Neumann, Malterstr. 53; 01159 Dresden

Fertig-Gelände „Königsfeld" zu verkaufen, VB € 95,–. Tel.: 08663/417259.

Zu 40 Jahren Erhardt-Vitrinen aller Spuren könnte ich ja ein Preisausschreiben machen: 1. In welchem Jahr hatte ich die Idee, Vitrinen für Modellbahnen anfertigen zu lassen? 2. In welchem Jahr wurden die ersten Vitrinen ausgeliefert? 3. Bastelt der Erhardt die Vitrinen selber, oder werden die fachgerecht vom Schreinermeister gemacht? Mit Sicherheit bekomme ich X-richtige Antworten (die sind im Prospekt) und nur ein Teilnehmer wird ausgelost und bekommt einen Preis. Ich mach es anders. Alle bekommen einen Preis und das sind 10% Rabatt im ganzen Jahr 2014. Das wurde mit meinem Schreinermeister so ausgemacht. Fordern Sie jetzt kostenlos (Postkarte genügt) bei **Franz Erhardt, Europaring 9, 51109 Köln** das umfangreiche Prospekt an.

**Lissy Schattenbahnhofsteuerungen.** Wegen Aufgabe der Anlage zu verk. 2occ. Schattenbahnhofst. f. je 4Gel. (ohne Sensoren) 16occ. Lissy Empfängermodule (ohne Sensoren). Sensoren können nur 1x verbaut werden! Sind im Fachhandel einzeln günstig zu kaufen. Alles zusammen € 360,–. G. Huber, CH-9000 St. Gallen, 0041712787722, hukamin@bluewin.ch.

Verkaufe Roco 14x Signaldecoder 10777 à € 40,–; 22 digitale Weichenantriebe für Roco Line mit Bettung; 2x analog diverse Bettungskörper Roco Line. Mädler, Tel.: 015201052056.

www.Feines-in-Spur-Z.de

Verkaufe Peco Weichen H0 Code 100; Spur 0 Rivarossi; Roco Weichen; Zeitschriften u. Bücher. Liste anfordern. khsmarsch@yahoo.com. Lieferung aus Deutschland.

**Stromabnehmer**
**www.SOMMERFELDT.de**

**Kaltlichtlupen-Leuchte**
**ab 43,90 €**

**GW-Werkzeuge** www.gw-werkzeuge.de
Werkzeuge zum Drehen und Fräsen, sowie die Marken DREMEL, HEGNER und vieles mehr

| | |
|---|---|
| Tischkreissäge Böhler/Kaleas | € 237,90 |
| Bohrersatz 1-5 mm 0,1 mm steigend | € 15,90 |
| ISO Klemmdrehmeissel 8x8/10x10 | € 19,90 |
| Bohrstange für Wendeplatten 8 mm | € 19,90 |
| Wiha Schraubendreher, Steckschlüssel | ab € 3,90 |

Gudrun Wahl, Nürnberger Str.23, 90562 Heroldsberg
Tel.0911 5187335 Fax 0911 5188450

# Eisenbahn Dörfler

**Die Lok die es wirklich gibt!**

**Roco 72290 € 249,95**
**WS 78290 € 319,95**

**Die echte E 03 001 steht vom 01.04.2014 bis 30.10.2014 im DB Museum Nürnberg**

Eisenbahn DÖRFLER · seit 1920 · Inh. Rudolf A. Böhlein · Färberstr. 34/36 · 90402 Nürnberg
Tel. 0911/227839 · Fax: 0911/2146105 · www.eisenbahn-doerfler.de; Versandkosten in Dtld. 6,80 €
Auch in 96317 Kronach, Andreas-Limmer-Str. 11

LDT
Littfinski DatenTechnik (LDT)
Kleiner Ring 9 / 25492 Heist
Tel.: 04122 / 977 381
Fax: 04122 / 977 382

# Digital-Profi

werden Sie mit unseren preiswerten Fertigmodulen und Bausätzen für die Digitalformate
**Märklin-Motorola und DCC**
sowie die Rückmeldesysteme
**s88, RS und Roco!**
Katalog gegen € 5,00 in Briefmarken.
www.**ldt-infocenter**.com

TILLIG-Clubhändler

# Modellbahnbox Karlshorst

**Modelleisenbahn-Fachgeschäft**

**Inh. Winfried Brandt · 10318 Berlin**
**Treskowallee 104 · Tel. 0 30/5 08 30 41**
**EUROTRAIN®**
**Öffnungsz.: Di. - Fr. 10.00 - 13.00 und 14.00 - 18.00 Uhr · Sa. 9.00 - 12.30 Uhr**
**E-Mail: modellbahnbox@t-online.de • Internet: www.modellbahnbox.de mit Mini-Onlineshop**

## VERKÄUFE
# Literatur, Video, DVD

Verk. Eisenbahnbücher z.B. Bufe, Motorbuch, Eisenbahnkurier, Merker-Verlag sowie andere aus Sammlungsauflösung. Liste gg. Freiumschl. an G. Rogge, Dahlienweg 42, 55126 Mainz.

Verkaufe ME 5/66 bis 12/2013, fehlt 11/79, 5/68, 10/66, div. Einzelhefte u. Doppel, ME-Schule 1–29, nur komplett und Selbstabholung Bln., VB. Tel.: 030/5642665.

Modelleisenbahner 1960–2006 kpl. zu verkaufen. Kpl. 46 J. für € 200,–. Umfangreiche Sammlung v. Eisenbahnbüchern wird aufgelöst. Liste anfordern. Tel.: 0151/21217477.

Zeitschriften „Modelleisenbahner" von 03/98 bis 12/13, Märklin Magazin von 1994 bis 2012 sowie Züge ab Ausgabe 1 sowie ca. 60 EB-Videos, gegen Gebot abzugeb. 02752/7687.

Verk. aus Nachlass Modelleisenbahner Jg. 1963–2011, 1963–89 gebunden VB, Modelleisenbahner Heft 13 1–4 je € 4,–, Modellbahnschule 1–25 je € 5,–, Modelleisenbahn-Spezial 5–12 je € 5,–, EB-Kurier 12/90, 4/8/10/04, 2/05 je € 3,–, Modelleisenbahnkal. 1963–2010 u. 10 andere EB-Kalender je € 4,–, 300 EB-Postkarten € 25,–. Fiedler, Tel. 0175/9569996.

**Achtung N-Bahner!** Alles um, zur und über die Spur N erhalten Sie regelmäßig von der IGN. Umfangreiche Leseprobe gegen € 0,92 Rückporto abrufen bei: Osburg, Kirtaweg 10, 81829 München.



ME 1963–1988 gebunden + 1989–2013 lose, Abgabe nur komplett. Preis € 260,–. Nur Abholung. Tel.: 03447/4342, Fax: 03447/502354.





Das Liliput-Buch von Ernst-R. Claus ist da! Band 1 = Triebfahrzeuge, Band 2 = Reise- u. Güterzugwagen, Doppelband im Schuber, fest gebunden, über 1200 Seiten mit 300 s/w Fotos. Ein Buch für alle Modellbahner. Sammlerwünsche, Kinderträume, Anekdoten, Betrachtungen, Satire, Karikaturen, Erlebnisse rund um die kleine Bahn. Auflistung aller Liliput-Modelle der Spurweite H0 mit Wertangabe. Preis: € 43,– + Versand. Bestellung: www.liliputbuch.de oder Tel.: 05608/4338.

ME ab Heft 1/1959 bis 12/2010 zu verkaufen. Preis VB. Weitere Literatur nach Liste. Tel.: 03631/601353.

Eisenbahn- u. Modellbahnbücher, Zeitschr., Kursbücher usw. Liste per E-Mail eb-lit@web.de oder Rückp. € 1,45. Scharf, Zeppelinstr. 19, 82256 Fürstenfeldbruck.



Verkaufe Modelleisenbahner 1/1964–12/2012, ungebunden, in Schuber, nur komplett, € 200,–, Selbstabholer. Tel.: 030/5639083 mit AB. E-Mail: piitti@randshop.com.



MIBA 1/90–12/2013 zus. € 250,–, Selbstabholung. Tel.: 0911/602269.

Modelleisenbahner Jg. 1964–2009, ein paar einzelne Hefte fehlen, ca. 500 Hefte nur komplett, VB € 100,–, Selbstabholung. Tel.: 03741/224279, mobil: 0173/8272876.





Zeitschriften versch. Verlage, ab Jahrgang 1990, Eisenbahn- und Modellbahnbücher, Videos, Sammelwerke u.a.m. R. Wittig, Anne-Frank-Str. 25, 16303 Schwedt. Tel.: 03332/412638.



Verkaufe 25 Eisenbahnvideos, teilweise nicht abgespielt von EK, Rio Grande, Bahn Video Nick Leros-EK komplett für € 100,– + Porto. Dieter Kempf, Tel.: 06173/5141.

## VERKÄUFE
# Prospekte, Kataloge, Drucksachen

Biete das Eisenbahn-Magazin von 1971–1995 an. Als Buch gebunden. € 300,– VHB oder Angebot machen. Rolf Lademann, Friedrichstr. 29, 77723 Gengenbach. Tel.: 07803/3318.

Modelleisenbahner 1972–2013 kpl. zu verkaufen, € 5,– pro Jahrgang + Versand oder Selbstabholung. Krüger, Tel.: 03831/666205. E-Mail: hkrueger76@hotmail.com.

Verschenke diverse Modellbahnkataloge von Märklin, Roco, Liliput, Pico, Fleischmann u.a. (Zeitraum etwa 1990–2005) Selbstabholung. Tel.: 030/6559108.

## GESUCHE
### Dies + Das

Suche Lima ETA 515 Bodengruppe günstig oder Komplettfahrzeug, rot, Epoche 3, nur Triebwagen Spur H0. O. Engelke, Tel.: 06203/890686 oder Fax 06203/8390091.

**Wir suchen ständig große Modell-**eisenbahn-Anlagen, Sammlg., Geschäftsauflösungen. Auch kleinere Anl., Reste, Zubehör, Barzahlung + Selbstabholung bundesweit. Angebote bitte an Uwe Quiring, Tel.: 05544/912031 oder 0170/2229810.

Suche alles was sich um die Eisenbahn dreht, Sammlungen in Lokschilder, Eisenbahn-Literatur etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

**www.vgbahn.de**

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nannini.s@arcor.de.







Suche Modelleisenbahn Märklin, Roco, Fleischmann, etc. Ich bin privater Sammler, berate Sie bei der Wertermittlung und helfe auch beim Abbauen. Ich zahle bar bei Abholung. Tel: 0211/13066970 oder 0176/32436767. Oder bitte Liste an: frank.jonas@t-online.de.

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel.: 030/95994609 oder 0179/5911948.

Suche Lokschilder der DB und DR. Besonders: 64 mit Messingziffern, BR 98 (alle Nummern) sowie von 58 1811 und 94 1811. Tel.: 0178/8070007, E-Mail: BR98@online.de.





Ankauf Modelleisenbahn u. Blechspielzeug europaweit. Alle Spurweiten und Marken, Märklin, Fleischmann, Roco etc. Persönliche, diskrete Abwicklung. Herr Henning, Tel.: 07146/2840182, modelleisenbahn-ankauf.com, henning@modelleisenbahn-ankauf.com.

## GESUCHE
### Fahrzeuge 0, I, II

Suche LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Schienenzeppelin Märklin 37777 unbespielt in OVP. Tel.: 02334/55212.

**Bundesweiter Ankauf v. Modellbahn.** Hochwertige Sammlungen oder Geschäftsauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/5311831, info@modellbahnbuedchen.de.

Suche Spur-1- sowie LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

**Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit.** Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen und Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Tel.: 06223/49413 oder E-Mail: Dr.Thomas.Koch@t-online.de.

Spur-1-Sammlung gesucht: KM1, Hübner, Märklin, Kiss, Aster, Fulgurex, Lemaco, Dampf + Strom, im Tausch gegen gut vermietete Eigentumswohnung. Tel.: 06324/1633, 0173/3075036, foehren@web.de.

Suche Modelleisenbahnen Spur 1, LGB und Spur 0, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsauflösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung (auch Abbau) bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, CH und A. Tel.: 04171/6684402, 04171/692928 (ab 17 h) oder 0160/96691647, E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de.

Biller-Bahn (uhrwerk- oder batteriebetrieben) gesucht. Auch sonstiges Spielzeug der Fa. Biller wie Bagger, Kräne, Autos, Flugzeuge usw. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel./Fax: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

Suche Spur-I-Anlagen, gerne mit viel Zubehör sowie hochwertige Sammlungen z.B. Märklin, Hübner, Kiss, KM I etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

**Märklin, LGB, Trix, Fleischmann,** Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche umfangreiche Spur-1- und LGB-Sammlung und Anlagen. Bitte alles anbieten. Bin Barzahler und Selbstabholer. Tel.: 02235/691881 oder 0171/3110489.

Eisenbahnliebhaber sucht zur Finanzierung seines Hobbys Modelleisenbahn der großen Spur von Lemaco, Fulgurex, Bockholt, Pein, Schönlau, Kiss KM1, Aster, Wilgro, Handarbeitsmodelle, Märklin. Zahle Liebhaberpreise, bin seriös und besuche Sie gerne vor Ort. Bitte rufen Sie mich an unter 0157/77592733 oder 0211/97712895, berndzielke@yahoo.de. Bernd Zielke, Westfalenstraße 99, 40472 Düsseldorf. Bedanke mich und freue mich auf Ihren Anruf.

LGB und Echtdampf gesucht. Kaufe auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung. Ich bin privater Sammler und freue mich auf Ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

## GESUCHE
## Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Suche: Piko H0 DC BR 38.2-3 Wagner Windlbl., 38 XIIH2. Michael Bieder, Remscheider Str. 2a, 12-08, 01796 Pirna. Tel.: 03501/710877.

**Lil.-Nr. 240065** = Schwerlastwgg. m. U-Boot (= Set-Nr. 1/SoSe) m. Torpedo-Wgg. jew. im Top-Zust. + mit OVP. Ang. bitte an heliwo@gmx.de.

Suche zum Sammeln Dieselloks, Schienenbus, Tender-Dampfloks, Schienen. Wenn möglich zum günstigen Preis, bin Rentner mit kleiner Rente. Preise von € 35,– bis € 50,– wenn möglich. Dietrich de Vries, Torumerstr. 40, 26723 Emden.

Ankauf von Modelleisenbahnen aller Spurweiten, Samml., ganze Anlagen. Zahle Höchstpreise, komme pers. vorbei. Seriöse Abwicklung. Tel.: 09701/1313. Fax: 09701/9079714.



Suche Egger-Bahn Flachbordwagen, Katalog-Nr. 205 (kein Roco!). Tel.: 0211/741896.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

Ankauf von Modellbahnen Spur Z–H0, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel./Fax: 02841/80352.

Suche größere Modelleisenbahn, Sammlung o. Anlage, Spur H0, N, Z, 1, ggfls. auch Abbau, Modellautos. Tel.: 06023/993291, 0151/62641557.

Ich suche von Märklin Skandinavien- und USA-Modelle. Bitte schriftlich an: Jan Gustavsson, Aratorpsv. 54, 51171 Fritsla/Schweden.

Ankauf v. Modelleisenbahnen aller Spurweiten. Sammlungen oder Geschäftsauflösungen werden bevorzugt. Seriöse Abwicklung sowie Barzahlung wird garantiert. Bitte nur neu- oder neuwertige Modelle in OVP anbieten. Tel.: 06722/9949910 oder 0172/2020433.



Suche ADE-Wagen und Kleinserienmodelle von Micro Metakit, Lemaco, Weinert, Fulgurex, Trix, Lemke usw. US-Messing-Modelle. Angebote an: cessna182@live.de, 02641/28466.

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsauflösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung (auch Abbau) bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, CH und A. Tel.: 04171/6684402, 04171/692928 (ab 17 h) oder 0160/96691647, E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151/50664379, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

Suche Modellbahnen von Märklin, Roco, Flm., Trix, Brawa usw. Bevorzuge gern große Sammlungen, bin Barzahler u. Selbstabholer, garantiere seriöse Abwicklung. Ich freue mich auf Ihren Anruf. Tel.: 05608/95023, modellbahnsammler@gmx.de.

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel.: 03379/446336 (AB), Mail: zschoche.nic@freenet.de – Danke.

Suche Märklin-H0-Sammlungen, Einzelstücke, Anlagen (auch Anlagenabbau). Jede Größenordnung, faire Preise. F. Richter, Tel.: 06047/977440, Fax: 06047/3571199, E-Mail: hfrank richter@t-online.de.

Suche umfangreiche Gleichstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel.: 02235/691881, Fax: 02235/799844, mobil: 0171/3110489.

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

**Märklin, LGB, Trix, Fleischmann,** Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@dansibar.com.





Suche Märklin H0-Sammlungen und Anlagen, gerne große Digitalanlagen mit viel Rollmaterial, bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modell bahn-paradies-erftstadt.de.

Märklin-Eisenbahn Spur H0 + 0 gesucht. Tel.: 07156/34787.

Kaufe Märklin H0 + I, Roco, Fleischmann, Trix usw. in jeder Größenordnung zu fairen Preisen. Auch Geschäftsauflösungen. A. Droß, Tel.: 0171/7922061, 06106/9700, Fax: 06106/16104.

Suche Modelleisenbahn Märklin, Roco, Fleischmann, etc. Ich bin privater Sammler, berate Sie bei der Wertermittlung und helfe auch beim Abbauen. Ich zahle bar bei Abholung. Tel: 0211/13066970 oder 0176/32436767. Oder bitte Liste an: frank.jonas@t-online.de.



**Ankauf von Märklin alt u. neu** in jeder Größenordnung. Gerne große Sammlungen und Geschäftsauflösungen. Seriöse Abwicklung zu fairen Preisen. A. Hotz, Tel.: 06061/921692, Fax: 06061/921693 oder mobil 0171/1274757.

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel.: 07021/959601, Fax: 07021/959603, E-Mail: albue@t-online.de.

H0-Sammlung, auch Schmalspur sowie Einzelstücke von privatem Sammler gesucht. Tel.: 0341/4613285.

**Bundesweiter Ankauf v. Modellbahn.** Hochwertige Sammlungen oder Geschäftsauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/5311831, info@modellbahnbuedchen.de.

Suche H0 2-Leiter-Anlagen sowie hochwertige Roco-, Fleischmann-, Liliput-, Trix-Sammlung, gerne auch ÖBB, SBB, SJ, DSB Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.



Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni ni.s@arcor.de.

Suche Kleinserienmodelle in 2-Leiter, z.B. Micro-Metakit, Lemaco, Fulgurex, Bavaria, Fuchs, Schnabel, Trix, Fine-Art etc. Tel./Fax: 02235/468525 /27, mobil 0151/11661343.

Suche 2LDC: BR78, 38.10 Wanne, 23, 41, 57, 44, 01.10, 01, 03, 18, 17, 36, 37, 64, 81, 50, V65, V80, V36, V100, V200, E181 blau, E10.1, E40. Frank Schneider, Heiligenbornstr. 18, 66629 Freisen.

Egger-Bahn gesucht. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel./Fax: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

## GESUCHE
## Fahrzeuge TT, N, Z

Suche umfangreiche Spur N Sammlung. Bitte alles anbieten. Bin Barzahler und Selbstabholer! Tel.: 02235/691881, Fax: 02235/799844, mobil: 0171/3110489.

**Bundesweiter Ankauf v. Modellbahn.** Hochwertige Sammlungen oder Geschäftsauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/5311831, info@modellbahnbuedchen.de.

TT, N, Z, auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung gesucht. Ich bin privater Sammler und freue mich auf Ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

Suche Spur N Loks, Wagen, Gleise, Zubehör, Sammlung oder Geschäftsauflösung. Tel. + Fax: 0681/700226.

Suche umfangreiche Spur Z-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Railex, Schmidt, Krüger etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

Suche umfangreiche Spur-Z-Sammlung. Bin Barzahler und Selbstabholer! Bitte alles anbieten! Tel.: 02235/691881, Fax: 02235/799844, mobil: 0171/3110489.

Suche alle Spuren sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379,shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Suche Spur N Sammlungen. Jede Größenordnung, schnelle und persönliche Abwicklung. F. Richter, Tel.: 06047/977440, Fax: 3571199, Mail: hfrankrichter@t-online.de.

Kaufe N in jeder Größenordnung zu fairen Preisen. A. Droß, Tel.: 0171/7922061, 06106/9700, Fax: 06106/16104.

Spur N: Gepflegte Samml. oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel.: 09288/925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

**Märklin, LGB, Trix, Fleischmann,** Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche Spur N-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.



## GESUCHE
## Zubehör alle Baugrößen

Suche SES Barkas B1000 Güstrower Schlossquell. Tel.: 0211/741896.

Suche für Spur G: 3 Stck. amerikanische Lichtsignale Z-Stuff Trains 3-Color Track-Signal. Angebote an 030/4239201.

## GESUCHE
## Prospekte, Kataloge, Drucksachen

Suche gegen Bezahlung Märklin Kataloge von 1979/1980 – einschl. 1990 sowie 98/99, 04/05, 06/07, 10/11. Tel.: 0171/4106923.

## GESUCHE
## Fotos + Bilder

Ich suche Fotos der 52 3410. Die Lok war auch in Bln.-Schöneweide beheimatet. Tel.: 030/4952875.



**Original-Dias u. Negative, DB vor** 1970, DR u. Ausland vor 1980. Angebote an H.-D. Jahr, Jahnstr. 9, 66333 Völklingen. Tel.: 06898/984333, Fax: 06898/984335.

## SONSTIGES

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Wer kann Steuerwagen (Piko) umbauen auf Wechselstrom (Märklin). Werner Glodde, Hintergasse 1, 36205 Sontra.

**Foto-Scan-Service www.abc-scan.de**

**www.modell-hobby-spiel.de**
– News / Modellbahnsofa –



Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahn-Fans treffen sich in Stuttgart, München und Nürnberg beim FES e.V. Infos: Postfach 131106, 70069 Stuttgart oder www.fes-online.de.

**www.kieskemper-shop.de**

**Planung und Bau Ihrer Modellbahnanlage konkret nach Ihren Wünschen,** hochwertige Qualität, gerne kostenlose Beratung. W. G. Lambeck, Luchstr. 24, 16727 Oberkrämer. Tel.: 03304/206660.

**www.puerner.de**

**www.menzels-lokschuppen.de**

**www.modellbahnen-berlin.de**

## URLAUB
## Reisen, Touristik

Freudenstadt/Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel.: 07443/8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de.

**Nordsee Nor-Norddeich FeWo 57m²,** 4 Zi., 2 Pers., 2012 neu hergerichtet, eben, ohne Stufen, Terrasse, Strandkorb, 1.6.–31.8. € 40,–, sonst € 30,–, Hausprosp. anford. Haag, 04931/13399.

Domizil für Eisenbahn-Fans! Vermiete in Elend/Harz Ferienwohnung, 2–3 Personen, 4–5 Personen, 4–6 Personen, Zimmer WC, Dusche, Frühstück. Pension Garni, Haus Füllgrabe, 38875 Elend/Harz. Tel.: 039455/244, Fax: 039455/81480. www.pension-fuellgrabe.de.

**Wernigerode/Harz**, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel.: 03943/40995100.

**Urlaub bei Eisenbahnfreunden:** Unser Landhaus mit herrl. Aussicht, umgeben von 4000 qm Garten, liegt am Nationalpark Bayerischer Wald. Erleben Sie eine Miniatur-Bahn in H0 bei uns im Haus und auf Wunsch Tipps und Tricks für die Modellbahn. FeWo/App. ***/**** ab € 33,–/Übernachtung. Tel.: 09928/442, www.fewo-wildfeuer.de.





Dresden – Erzgebirge: Land- u. Forsthof mit FeWo/Ferienhaus, Kleintieren u. Wildgehege a.d. Kleinbahn Hainsberg–Kipsdorf. Tel.: 03504/613921, www.landurlaub-osterzgebirge.de.

**www.Ferienhaus-Freudenstadt.de**

Urlaub im Erzgebirge, FeWo in Joehstadt, 800 m z. Pressnitztalbahn, WZ, Küche, Bad, 2 Pers., € 30,– ÜN. Tel.: 037343/88000.



Domizil für Eisenbahn-Fans! Im Weltkulturerbe oberes Mittelrheintal, direkter Blick auf die Bahnstrecke Köln–Frankfurt–Wiesbaden–Koblenz, FeWo ab € 35,–/Nacht, Zi. mit Frühst. ab 3 Tage € 50,–/Nacht, Rheindiebach/Bacharach 55413. Tel.: 06743/2448, Fax: 06743/937318, www.schlossfuerstenberg.de.

3 FH Berlin-Köpenick, ruhige Lage, wald- und wasserreich, von 1–9 Pers., Aufbettungen und Babybett möglich, ab € 16,– pro Person/Nacht, inkl. Begrüßungsgetränk, Handtücher + Bettwäsche. Kinder ab € 8,–, Endreinigung € 10,–, Haustiere auf Anfrage. Tel.: 030/67892620, Fax: 030/67894896, www.ferienhaus-emmy.de.

## BÖRSEN
## Auktionen, Märkte

**www.star-maerkte-team.de**

27.04.: CAM Modellauto-/Eisenbahn- u. Spielzeugbörse, von 11–15 Uhr, 21423 Winsen, Autohaus Wolperding, Schlossring. Info-Tel.: 040/6482273.

**www.adler-maerkte.de**

02./03.05.: Große Modellbahnausstellung/Börse auf 500 qm, in der Christus Gemeinde, 42277 Wuppertal, Windhukstr. 102. Fr. 02.05. 17–21 Uhr und Sa. 03.05. 9–16 Uhr. Info: christliches modellbahn team e.V., E. Schnütgen, 0202/710243, mobil: 0152/02051469.

**03./04.05.: Ziegeleipark Mildenberg, Zehdenick,** Ziegelei 10, von 10–17 Uhr, Modelleisenbahn-/Modellautobörse. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de.

04.05.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeugbörse von 10–18 Uhr, 21224 Rosengarten-Ehestorf, Oldtimermarkt, Freilichtmuseum, Am Klekeberg 1. Info-Tel.: 040/6482273.

04.05.: Modelleisenbahnbörse, von 10–15 Uhr, Paul-Metz-Halle, 90513 Zirndorf, Volkhardtstr. 33. Info: Zirndorfer Eisenbahnfreunde e.V., Tel./Fax: 09103/2750.

04.05.: Modell-Auto-Börse des Modell-Auto-Club Franken e.V., von 10–14 Uhr, Gemeinschaftshaus Langwasser, Glogauer Str. 50, 90473 Nürnberg. www.mac-franken.de.

15.–17.05.: Deutschlands größter Kofferraummarkt für altes Spielzeug und Eisenbahnen, An der Rennbahn 4, Krefeld. Info-Tel.: 0171/2014334.

17.05.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeugbörse von 10–13 Uhr, 18069 Rostock, Opel-Krüger, Hawermannweg 15–19, Reutershagen. Info-Tel.: 0381/7697579.

18.05.: Regensburg - Barbing, Modelleisenbahn- u. Automarkt v. 10–14.30 Uhr in der Rathausgaststätte in Barbing. Info-Tel.: 09951/2276, www.haasveranstaltungen.de.

24./25.05.: Modellbahnschau und Börse, Vulkanhalle, 56642 Kruft, Jahnstr. 15. Sa. 10–17 Uhr, So. 10–16 Uhr. Info-Tel.: 02652/7177, MOBA 2011@web.de.

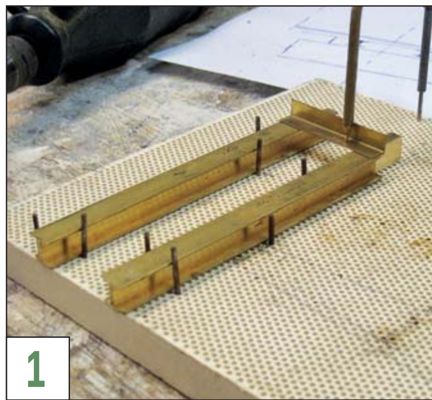


Das anregende Vorbild: Diesen historischen Drehkran entdeckte Patrick Dalemans bei einer fotografischen Visite im Antwerpener Hafen.

# Drehkran-Exempel



Mit vergleichsweise wenig Material und einer überschaubaren Anzahl von Werkzeugen entsteht dieses Kranmodell, das nicht nur wie hier im Maßstab 1:32, sondern in jeder Nenngröße begeistert.



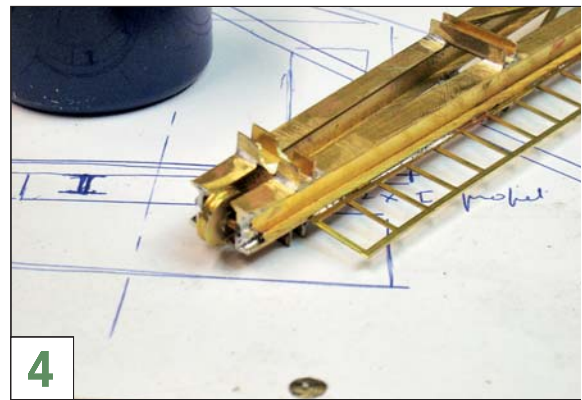
Die bereits auf Maß gebrachten Profile aus Messing werden auf einer Keramikplatte als Unterlage fixiert und fürs Löten vorbereitet.



Die Querträger in T-Form werden mit der Unterkonstruktion verlötet und bilden so die solide Basis für das drehbare Kranhaus.



Die Verbindung des Auslegers, der ebenfalls aus Messingprofilen gefertigt wird, mit der Kranhausbasis erfolgt per Stangengelenk.



An der Spitze des Auslegers, der wie beim Vorbild eine Leiter für Wartungsarbeiten erhält, wird mittig eine Seilrolle montiert.



Der stabile Unterbau des Drehkrans entsteht aus dreischichtig verleimtem Sperrholz und orientiert sich an den Maßen des Kranhauses.



Eine zentrierte M8-Schraube verbindet den Sockelkasten mit der Kranhausbodenplatte. Eine Kunststoffhülse dient als Distanzstück.

Heben, senken und um die eigene Achse schwenken: Der Nachbau dieses Modells nach historischem Vorbild ist recht einfach zu realisieren und erfreut Individualisten.

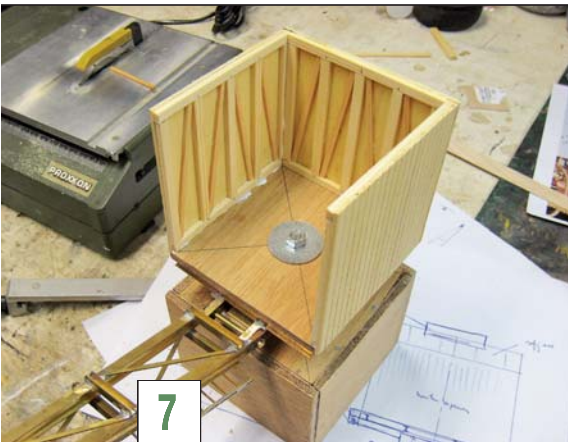
Den Impuls für den Modellentwurf lieferte ein alter Lastenkran im Antwerpener Hafen. Die Einfachheit der Konstruktion sowie sein nostalgisches Flair ließen schnell den Entschluss reifen, diesen Drehkran für eine Lokstation zum Vorbild zu nehmen. Die frei interpretierte Modellumsetzung erfolgte zwar im Maßstab 1:32, doch ist der Nachbau nach einfacher Umrechnung im Prinzip in jeder Nenngröße und mit weitgehend identischem Material zu bewerkstelligen.

Beginnen wir mit dem Kranhausunterbau und dem Kranausleger. Da Kranhaus und Ausleger beweglich sein sollen, ist nicht zuletzt wegen der Stabilität das Anfertigen der Teile aus zu verlötenden Messingprofilen sinnvoll. Die auf Maß zugeschnittenen Profile werden am besten auf

einer Keramikunterlage in Position gebracht, bevor das Löten beginnt.

Die T-Profile für das Kranhausuntergestell sind aus 8-mal-8-Millimeter-Messingmaterial, die T-Profile für den Kranausleger entstehen aus 8-mal-4-mm-Messing, die flachen Querverstrebungen bestehen aus 1-mal-3-mm-Messingplatten. Als Versteifungen dienen U-Profile aus Messing, 1 x 4 x 4 mm.

Nach dem Löten sind Bohrarbeiten angesagt. Die vorderen Wangenteile des Untergestells und die unteren Enden des Auslegers werden aufgebohrt, um sodann eine passend abgelängte Stange, etwa aus Messing-Rundprofil aufzunehmen. Damit das Gelenk nicht auseinanderfällt, kann man als Sicherung Splinte verwenden, vorausgesetzt, man hat zuvor die Stange mit zwei kleinen Bohrlöchern versehen. Auch an der Auslegerspitze muss gebohrt werden. Schließlich braucht der Kran fürs Heben und Senken nicht nur ein Seil, sondern auch eine Seilrolle. Fürs Betätigen des zum Be- und Entladen erforderlichen Seils bietet sich eine mechanische Seilwinde an, wie sie in verschiedenen Baugrößen im Schiffsmodellbau Verwendung findet. Sie wird im Kranhaus ihren Platz bekommen. Um den Ausleger selbst auf- und abbewe-




Hier präsentiert sich das teilfertige Kranhaus mit Bodenplatte samt Befestigung schon auf der drehbaren Messingunterkonstruktion.




Das Satteldach aus dünnem Balsaholz erhält eine Auflage aus Wellpappe, die sich als Material für Verpackungen sonst großer Beliebtheit erfreut und hier zweckentfremdet wurde.




Inmitten der mit Aquarellkartonstücken als Steinplattenimitat belegten Sockelplattform markiert die Hülse die Drehachsenposition.



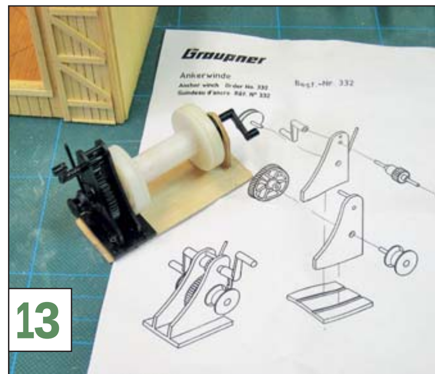

Die Seitenwände des Kranunterbaus erhalten einen Auftrag mit Spachtelmasse. Dabei ist der Einsatz eines Modellierspatels ratsam.




Für die Gestaltung des Umgangs kommen Holzleisten zum Einsatz, die auf gegen die Wand abgestützten Vierkantbalken ruhen.




Der Dachboden des Kranhauses besteht aus dünnem Sperrholz. Für die Giebeldreiecke findet stabiler Schaumkarton Verwendung.




Für die mechanische Betätigung des Krans kann man Platz für eine Winde vorsehen, wie sie im Schiffsmodellbau verwendet wird.




Der hölzerne Umgang erhält die Farbgebung mit wasserlöslicher Beize. Die Plattform wird nass in nass mit Aquarellfarben behandelt.



Die metallenen Bauteile erhalten einen Auftrag mit Humbrols matter Rostfarbe. Für die Seitenwände des Kranhauses ahmt mattes Grau auf Acrylbasis leicht verwittertes Holz treffend nach.



Das Geländer des dreiseitigen Umgangs, dem Schiffsmodellbau entlehnt, besteht aus gelötetem Ein-Millimeter-Messingdraht.

gen zu können, sind verschiedene Lösungen denkbar. Im vorliegenden Falle fiel die Entscheidung zugunsten eines vorbildgerecht über den Dachaufbau ins Kranhausinnere geführten Doppelseils beziehungsweise so genannter Zugstangen oder auch -ketten. Erstere und letztere können, so gewünscht, ebenfalls per zusätzlicher Seilwinde beweglich ausgeführt werden.

Für den Kranunterbau, dessen quadratischer Grundriss in etwa dem des Kranhauses entsprechen sollte, wird 6 mm dickes Sperrholz verwendet. Der dreiseitige Umgang entsteht aus 4 mm breiten und zirka 2 Zentimeter langen Holzleisten, abgestützt auf 4 mm dicken hölzernen Vierkantbalken. Eingefasst wird der Umgang mit anzuleimenden Holzleisten (2 x 4 mm). Die eigentliche Plattform aus Sperrholz erfährt ein Pflasterungsimitat aus zugeschnittenen quadratischen Aquarellkartonstücken mit einer Kantenlänge von etwa 13 mm.

Die Führung des drehbaren Kranhauses entsteht aus einer mittig verschraubten Metallhülse, die eine Schraube aufnimmt, welche, gesichert durch eine Unterlegscheibe, durch den Kranhausboden geführt wird. Als Distanzstück wird der Deckel einer Spraydose zweckentfremdet.

Während der Boden des Kranhauses wie der Sockel aus 6-mm-Sperrholz besteht, empfiehlt sich für die Wände geriffeltes, fürs Dach glattes, 1 mm dünnes Balsaholz, das innen und an der Auslegerseite außen mit Holzleisten (2 x 4 mm) verstärkt werden sollte. Als Imitat fürs abschließende Wellblechdach bietet sich als preiswertes Verpackungsmaterial Wellpappe an. Sie wird sparsam dosiert aufgeleimt. Der Dachreiter, der Zugseile beziehungsweise Zugstangen aufnimmt, wird aus 2-mm-Karton hergestellt. Um die Illusion eines per Dampfmaschine angetriebenen Krans perfekt zu machen, darf natürlich ein Abzugsrohr nicht fehlen. Dieser so echt wirkende Kamin auf dem Dach ist übrigens hier nichts anderes als der oberste Tüllenteil einer Silikontube.

Sie sehen, liebe Leserinnen und Leser, man kann mit geringem Materialaufwand und wenig Werkzeug ein durchaus überzeugendes Modell zustandebringen. Die Kunst besteht weniger in ausgefeilter Technik, denn in Farb- und Formgefühl. □

*Patrick Dalemans (ins Deutsche übertragen von Karlheinz Haucke)*





FOTOS: DALEMANS

Der Kranführer Dick Verschooten wartet auf weitere Anweisungen, dient der Kran doch auch dem Kohleumschlag. Als Basis der Pflasterung kam Modellgips zum Einsatz, Stein für Stein mit einem Stichel graviert, sodann einzeln eingefärbt und mit verdünntem Schwarz überwischt.

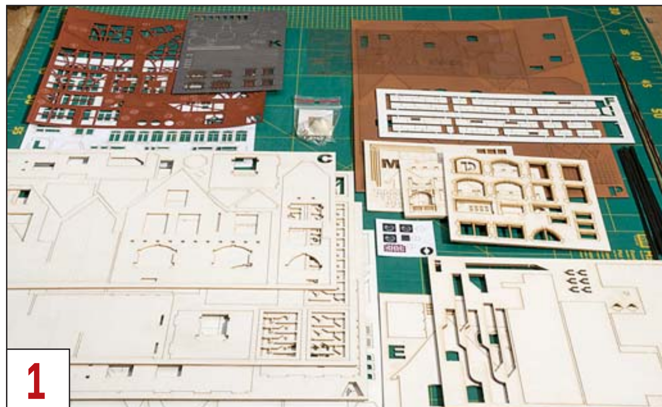
Das muss gefeiert werden, natürlich mit Pressebeteiligung: Die Villa am Bahndamm erstrahlt frisch renoviert in neuem Glanz.

Schon auf der Nürnberger Spielwarenmesse 2012 hatte ich mich in diese Villa verliebt, trotz des für mich nicht ganz passenden Maßstabs. Das „Gut Wolfgangshof" des polnischen Herstellers Stangel könnte auch manch echten H0-Bahner begeistern.

# Des Grafen Gut

Das Vorbild, das „Gut Wolfgangshof", steht in der Nähe von Zirndorf im Landkreis Fürth. Bekannt ist das 1902 durch den Grafen Faber-Castell gegründete Anwesen heutzutage durch die alljährlich dort veranstalteten Weihnachts- und Gartenmärkte.

Eine Woche Bauzeit, also gute 40 Stunden sollte man schon kalkulieren, will man sich die romantische Villa im Maßstab 1:87 auf die eigene Anlage holen, denn: Die Bauteile sind größtenteils nicht vorgefärbt und bestehen vielfach aus relativ wei-



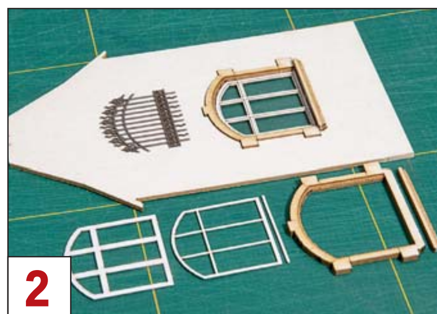
1 Nur keine Bange: Die Vielzahl der Karton- und Papierbögen, alle mit fortlaufenden Buchstaben markiert, schrumpft mit dem Fortschritt der Bauarbeiten. Die abgearbeiteten Kartons sollte man jedoch bis zum Bauende aufbewahren, mancher Rest erweist sich noch als nützlich.

chem Karton. Dadurch sind Oberflächengravuren mit dem Laser leichter möglich, doch vorsichtiges Basteln ist Pflicht. Stangel bevorzugt für die Mauerecken zudem durch den Bastler selbst anzufertigende Gehrungen. Bei sorgfältiger Arbeit sind die Resultate nach vorsichtigem Beischleifen und dem Einfärben aber einwandfrei. Die Bauanleitung empfiehlt auch das Tränken der Kartonstirnflächen mit Sekundenkleber, ich habe das aber nicht nachvollzogen. Es geht auch ohne, wenn man sorgsam genug hantiert, auch der Holzleim sorgt für etwas Beständigkeit der Ecken und Kanten.

Viele Teile wurden von Stangel aus selbstklebendem Material gelasert, das erleichtert den Zusammenbau bei vielen Arbeitsschritten recht angenehm, zum Beipiel bei den Fenstern: Viele davon bieten in drei Schichten aufgebaute Fensterrahmen. Das Zusammenkleben erfolgt vor der Lackierung. Nach dem Einfärben folgt die Verklebung mit den schon passend gelaserten Fensterfolien. Im Obergeschoss kleben die fertigen Fenstereinsätze praktischerweise sogar an der wiederum an der Innenseite selbstklebenden äußeren Mauerschicht. Das Ganze ist tatsächlich sehr durchdacht! Manches hilfreiche Detail bemerkt man erst beim Zusammenbau, zum Beispiel die angelaserte Markierung auch an den Giebelwänden für die drei Innenwände, die erst unmittelbar vor der Montage der Dächer eingesetzt werden.

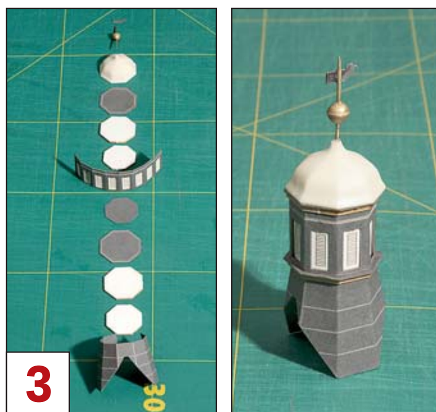
Die Teile der Mauersockel habe ich zu früh aufgeklebt, es bedurfte dann großer Sorgfalt beim Lackieren. Besser ist ein vorheriges Einfärben, einschließlich der Arbeitsschritte zur Nachbildung der Natursteine mittels Lasur- und Graniertechniken.

Die Dachflächen mit Ziegelnachbildung sind ebenfalls selbstklebend. Die Bauanleitung empfiehlt hier die Abmilderung des Klebeeffekts durch Abtupfen mit einem Baumwolltuch (Küchenhandtuch). Ich habe mich zumindest bei den großen Teilen daran gehalten. Ein Hexenwerk ist das Aufkleben aber auch nicht, wenn man sich vorher überlegt, welche Kanten für die Ausrichtung maßgeblich sind. Eine Dachfläche, die etwas verwinkelt zugeschnitten ist, habe ich sicherheitshalber schon vor der Montage der daran anschließenden Dächer beklebt , siehe Bild 18.



2

Zur Einstimmung und geistigen Erbauung wurde ein Fenster im Erdgeschoss schon mal zur Probe zusammengesetzt. Vorfreude!



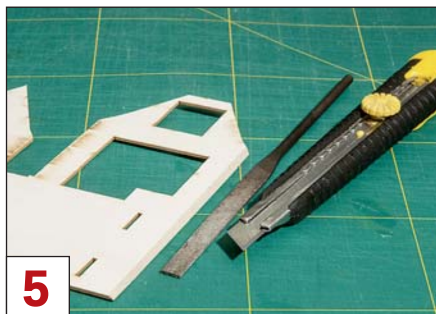
3

Gemäß der Reihenfolge der Bauanleitung wird zuerst der Turmaufsatz zusammengeklebt. Zwölf Bauteile werden benötigt.



4

Auch viele weitere Teile werden zunächst vorgefertigt: Fenster, Kamine, Dachgauben, Treppen, die Terasse und anderes mehr.



5

Typisch Stangel: Die Wandflächen werden auf Gehrung zusammengesetzt. Ein Cutter und eine feine Feile sorgen für 45 Grad.



6

Endlich nimmt das Gebäude Gestalt an. Zum Kleben verwende ich leicht wasserverdünnten Holzleim aus der Fein-Dosierflasche.



7

Die dem Bausatz beiliegenden farbigen Abbildungen dienen oftmals als Bauhilfe, aber auch als Ansporn zum Weiterbauen.



8

Alle Mauerteile (mit Ausnahme von drei Innenwänden) sind nun zusammengesetzt, fast ein kleines Labyrinth.




9

Nun kann die Farbgestaltung beginnen. Ich empfehle wasserlösliche „WacoFin“-Farben sowie solche von Valejo und Revell.

Die Kupferbleche zur Abdeckung der Dachverschneidungen entstanden aus Resten des selbstklebenden Papiers für die Fenster. Auf dem gelaserten Bogen sind am Rand genau passend breite Streifen übrig, die man relativ einfach zuschneiden und dann aufkleben kann. Es wäre natürlich schön, wenn auch diese Teile bereits passend aus dem Bausatz kämen. Die Anfertigung dieser Teile ist etwas mühsam, aber man ist wohl durch den ansonsten sehr passgenauen Bausatz verwöhnt.

Kleine Ungenauigkeiten in der Passform sind nur bei den Teilen festzustellen, die wohl nachträglich noch dem Bausatz hinzugefügt wurden (sie fehlen in der Bauanleitung). Das betrifft die Umrandungen für die Kamine und den Turmaufsatz. Letztere umfassen den Turm nicht vollständig.

Etwas diffizil ist auch das Anbringen der Dachrinnen. Diese bestehen aus vorgeformten, allerdünnsten Alublechen. Die separate Verpackung der Rinnen trug den rührenden, handschriftlich angebrachten Warnhinweis „zart“. Die Rinnen sind tatsächlich sehr empfindlich und müssen während der Montage mit größter Vorsicht behandelt werden. Hier ist Sekundenkleber angesagt, leider kann die Verklebung an den schrägen Enden der Dachflächen nicht wirklich stabil ausfallen. Ich war jedenfalls froh, die Dachrinnen unversehrt bis zum Ende der Bauarbeiten durchzubringen. Mehrmaliges Nachjustieren war trotzdem nötig.

Die Firstabschlüsse bestehen aus dreifach übereinander geklebten Ziegelreihen. Auch hier hilft wieder der selbstklebende Karton. Für die kurzen Firstabdeckungen über dem Vorbau am Eingang und auf dem kleinen Dachanbau über der großen Giebelwand habe ich nur zweifach übereinander geklebte Streifen verwendet. Der Abschluss trägt dann nicht so auf und sieht meines Erachtens besser aus. Nach der Montage der Abschlüsse habe ich die schwarzen Seitenflächen der Dach-Kartons noch in Dachfarbe koloriert.

Die Fallrohre müssen entsprechend den Schablonen in der Bauanleitung aus dem beiliegenden Kupferdraht zurechtgebogen und mit einer Trennscheibe abgelängt werden. Anschließend werden sie mit Sekundenkleber an den Wandflächen fixiert. Diese ganzen letzten Bauschritte kosten noch einmal richtig Zeit und Mühe, hier darf man sich nicht aus der Ruhe bringen lassen. Auch Nachkolorieren ist noch nötig: Die Fensterlaibungen im Obergeschoss müssen in der Farbe des Fachwerks bemalt werden, an manchen Ecken ist die kleine Fuge zwischen den Fachwerk-Klebefolien noch mit Farbe zu tarnen. Auch die Stirnflächen der Dachschichten bekommen noch rotbraune Farbe ab.

Meine fertige Villa zeigt den Zustand nach der erfolgreichen Renovierung durch


10

**Das Weiß für die Wände wird mit etwas Beige abgetönt und vergleichsweise dick angerührt. Dann verzieht der Karton (fast) nicht.**


11

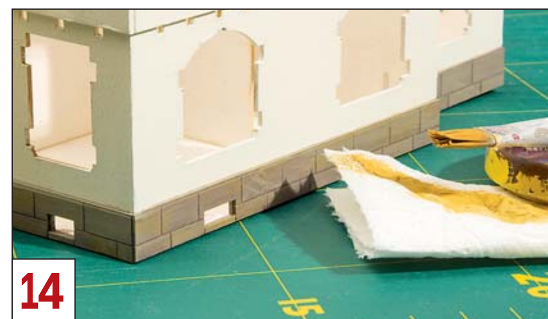
**Erst war für die Fenster die Airbrush-Pistole angedacht, doch dann tat es doch der Pinsel und etwas dünnere taubenblaue Farbe.**


12

**Nun sind die meisten Bauteile mit der passenden Farbe versehen und liegen für den Einbau in und an das Mauerwerk bereit.**


13

**Die Bauteile, die Naturstein nachbilden, werden noch mit dünnem Rotviolett lasiert, das bringt dunkle Fugen und Schattierungen.**


14

**Anschließend wird graniert: Also fast trockener Pinsel mit Gelb und Ocker. Zu viel Farbe kann mit dem Finger verrieben werden.**


15

**Jetzt können die komplett montierten Fenster im Erdgeschoss von innen eingesetzt und verklebt werden. Dann folgt die Treppe.**


16

**Die Fachwerknachbildung besteht aus selbstklebendem Papier, das Aufkleben (sorgfältig und rechtwinklig!) macht richtig Spaß.**

FOTOS: BAUER-PORTNER



17

Vor der Dachmontage (in diesem Fall gerne mit richtig viel Leim!) sind die Nachbildungen der Dachsparren einzukleben.



18

Als zweite Dachschicht werden die Ziegelnachbildungen aufgeklebt. Dabei sind ruhige Hände und etwas Augenmaß gefragt.

einen neuen Eigentümer. Die Kupferflächen auf dem Dach leuchten daher noch auffällig. Auch die mattglänzenden Ziegelflächen passen zu diesem Eindruck. Leider sind diese Dachteile nicht dreidimensional graviert, sondern die Ziegel sind nur durch angelaserte, feine Linien nachgebildet. Ein Einfärben der Dachflächen wäre kontraproduktiv, weil dann diese schwarzen Linien weitgehend verschwinden würden. Eine vollständige Nachbildung der Innenwände ist mit den Bausatzteilen übrigens nicht möglich, auch der Fußboden für das Obergeschoss fehlt. Wer Wert auf eine realistische Innenbeleuchtung legt, muss hierfür noch extra Kartonteile selbst und nach Maß anfertigen.



19

Etwas fummelig ist das Ablängen und Anbringen der Dachrinnen aus dünnstem, ab Werk schwarz eingefärbten Aluminium.



20

Für die Abdeckung der Dachverschneidungen wurde passend zugeschnittenes, selbstklebendes Papier aus Bausatzresten verwendet.

Insgesamt ist ein durchaus positives Fazit zu ziehen. Der Bausatz ist durchdacht und feindetailliert. Viele Zusatzteile aus Resin, Messingguss oder Neusilber ermöglichen die kompromisslose und absolut authentische Nachbildung des großen Vorbilds. Stangel denkt sogar an den feinen Messingdraht zur Nachbildung der Türklinken. Danke. □ *Andreas Bauer-Portner*




21

Der Modell-Dachspengler benötigt eine Minibohrmaschine mit Trennscheibe, eine kleine Flachzange und einen kleinen Schraubstock.



22

Alle Dachrinnen, Einfassungen und die Dächer der Gauben und des Turmaufsatzes werden mit Pinsel und Emailfarbe verkupfert.

## AUS DER IDEENKISTE

### Seilzugabdeckungen aus Trinkhalmen

Seilzugabdeckungen älterer Bauart zwischen den Stellwerken, Weichen und Signalen können sehr einfach aus längs aufgeschlitzten Trinkhalmen hergestellt werden, die braun gestrichen werden. Die Umlenkkästen können aus Vierkantholzscheibchen mit aufgeklebtem, geriffelten, schwarzen Verpackungsband angefertigt werden. *Dr. Wieland Stock*

## LED-Beleuchtung für die Roco-290

### Mit modernen Lichtemitterdioden wird die Glühlampenbeleuchtung alter Modelle ersetzt.

Rocos H0-Modell der schweren Rangierdiesellok der BR 290 wurde bis zum Jahr 2000 nur mit weißer Dreilichtspitzenbeleuchtung und ohne Schlusslicht hergestellt. Deshalb entschied ich mich, ihm dieses nachträglich zu spendieren: Nach Abnahme des Gehäuses werden die beiden Glühbirnchen entfernt und durch zwei warmweiße 3-mm-LED mit 1-kOhm-Widerstand ersetzt, welche auf der Platine angelötet werden. Die alte Ausführung der 290 verfügt noch über Lichtleiter, die das Licht zu den unteren Lampen an der Rangiererbühne leiten. Die neue LED-Dreilichtspitzenbeleuchtung für dieses Modell ist durch den Austausch der Leuchtmittel schon fertig. Es empfiehlt sich noch, die Lichtleiter der Rangiererbühne und die Unterseite der LED mit ein wenig schwarzer Farbe zu versehen, damit das Licht nur aus den Stirnlampen und nicht seitlich austritt. Bei Modellen ab Baujahr 2000 wurde der Lichtleiter der beiden unteren Lampen eingespart. Deshalb müssen hier zwei warmweiße SMD-Leuchtdioden angebracht werden. Ich verwende die 1,8 mm großen Mini-LED von Kronenbahn aus Mechernich-Floisdorf, da diese bereits fertig mit hauchdünnen Kupferlackdrähten versehen sind und sich somit sehr gut verarbeiten lassen. Mit einem 0,5-mm-Bohrer habe ich in die Lampenfassung mittig ein Loch gebohrt, durch welches die Drähte der Leuchtdioden hindurchgeführt werden. Die weißen SMD-Leuchtdioden wurden dabei unten, die roten LED für die Schlussbeleuchtung oben mit einem kleinen Klebstofftropfen angeklebt. Als vorteilhaft erwies sich das Verdrillen der Drähte jeder Mini-LED, bevor sie durch das Loch in der Lampenfassung geschoben werden. Andernfalls findet sich in der Lok schnell ein unübersichtliches Kabelknäuel. Die Drähte werden in den Lokrahmen geführt und dort mit einem 1-kOhm-Widerstand auf der Platine angelötet. Je nach Ausführung der Lok kommen hier vier bis acht Drähte von den LED zusammen, die ich bündelte und durch einen sehr dünnen Schrumpfschlauch führte, um diesen im letzten Arbeitsgang auf der Platine zu fixieren. Stimmt im Funktionstest das Spitzen-/Schlusssignal mit der Fahrtrichtung der 290 überein, kann das Gehäuse aufgesetzt und die Lok wieder dem Betriebsdienst übergeben werden. *Werner Graf*

## Aus BMW wird Awtowelo

### Wie aus einem Artitec-Modell einer BMW R25 eine AWO 425 in H0 entsteht.

Zu Zeiten der Epoche III waren Motorräder in der DDR ein beliebtes und notwendiges Verkehrsmittel. Für den Modellbahner ergibt sich hieraus aber ein Problem, denn nur wenige Hersteller beschäftigen sich damit. Verschiedene Bausätze der MZ ES 250 sind von Davomodell aus Tschechien erhältlich, aber das Kultmotorrad AWO 425 (spätere Bezeichnung: Simson 425) fehlt völlig. Vom niederländischen Produzenten Artitec jedoch kommt Abhilfe: Dessen BMW R25 lässt sich in eine 425 umbauen. Dazu muss der Rahmen geschwärzt werden, der Auspuff ist zu entfernen und die Sitzbank wird abgesägt. Anschließend wird der Auspuff rechts wieder angeklebt, dabei muss das Rohr zwischen den Rahmenrohren eingeklebt werden. Statt der Sitzbank fertigt man sich aus Plastikresten zwei einzelne Sättel. Leider sind die Vollnabenbremsen der BMW nicht ohne Weiteres zu verändern, aber dieses Manko fällt so sehr nicht auf. Auf dem Artitec-Messestand in Leipzig erfuhr ich, dass es von der BMW auch einen Bausatz geben soll, dessen Umbau sich einfacher gestalten würde. *Dieter Schulz*



FOTO: SCHULZ

**In guter Gesellschaft zweier MZ ES: Die aus einem Artitec-Modell entstandene AWO 425.**

## GUTES GELD FÜR IHREN TIPP

Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie unbedingt Ihre Anschrift und für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.



Die Adresse:
MODELLEISENBAHNER
Stichwort: Basteltipps,
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

## K wie Kalitransport

Um nässeempfindliche Schüttgüter zu transportieren, kam man bei der Bahn auf eine einfache Lösung: Selbstentladewagen wurden mit einem Deckel versehen.

# Klappe zu



FOTO: VOLKER EMERSLEBEN




Eine Menge Tds 936 findet sich auch im oben abgebildeten Kali-Ganzzug, der am 6. April 2000 in Dankmarshausen aufgenommen wurde. Das knallgelbe Tillig-TT-Modell des Tds 936 rechts ist als waschechter Kaliwagen der SKW-Stickstoffwerke Piestritz in Sachsen-Anhalt unterwegs.

Bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges wurde Kalisalz noch hauptsächlich in den althergebrachten Klappdeckelwagen oder als Sackware in geschlossenen Güterwagen befördert. Für ein Massengut der Chemischen Industrie – Kali ist ein wichtiger Rohstoff für Düngemittel – ist das aber natürlich viel zu umständlich. Um das zeitaufwendige Umladen zu vereinfachen, fand man bald eine Lösung, die so einfach wie genial ist: Bereits vorhandene Konstruktionen an Selbstentladewagen wurden mit einem Schwenkdach versehen. So ist das Salz vor der Witterung bestens geschützt und in wenigen Minuten be- und entladen. Im Bereich der früheren Bundesbahn besonders verbreitet waren die aus offenen Wagen des Typs Otmm 61 umgebauten der Gattung



FOTO: HANNES ORTLIEB




FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

**Noch immer kann die DB AG auf bewährte Reichsbahnkonstruktionen nicht verzichten. Die Rekowagen vom Typ Taoos finden sich im Classic-Programm von Piko und geben das Vorbild im H0-Maßstab perfekt wieder.**




Tds 926, von denen es einst fast 2000 Stück bei der DB gab. Ein zeitgemäßes 1:87-Modell ist von Piko erhältlich. Reichsbahnfans werden sich über den schönen Tds-y 936 in TT von Tillig freuen, auch wenn dieses Modell in der DR-Version bislang nur als Getreidewagen erhältlich ist. Natürlich wurden und werden auch andere nässeempfindliche Schüttgüter in derartigen Zweiachsern befördert. Die Verwendung für Kali erfolgt in der Regel erst zum Einsatzende, denn Kali reagiert äußerst aggressiv und lässt den Stahl der Behälterwände schnell korrodieren. Nach einer Zeit als Getreidewagen und anschließender Verwendung etwa für Granulate ist so das Karriereende eines Schwenkdachwagens vorgezeichnet.



MODELLFOTOS: BAUER-PORTNER

**Reichsbahnfreunde der Epoche IV werden am hervorragend ausgeführten Uaoos von Piko Gefallen finden, auch wenn ein Ganzzug nicht billig wird.**

Für die Reichsbahn wurden allerdings auch vierachsige Spezialwagen der Gattung Uaoos-y [9331] gebaut, die ausschließlich für den Kalitransport beschafft wurden. Ab 1980 lieferte der französische Waggonbauer Arbel 490 Exemplare an die DR aus. Mit dem Piko-Modell dieser Bauart kann das wichtige DDR-Exportgut Kalisalz auch auf der heimischen H0-Anlage in stilechten Ganzzügen abtransportiert werden. Da diese Wagen wohl aus Kostengründen aber nicht aus korrosionsfestem Stahl gefertigt wurden und die vier einzelnen Beladeklappen den aktuellen Arbeitsschutzvorschriften nicht mehr gerecht wurden, musste die Gattung Uaoos nach der Wende aufwendig modernisiert werden. So wurden über 300 Wagen ab 1995 im Werk Zwickau saniert und auf ein durchgehendes Schwenkdach umgebaut. Die generalüberholten Fahrzeuge erhielten die neue Bezeichnung Taoos-y 894 und sind bis heute im Einsatz. Den Wandlungsprozess des Vorbilds hat auch Piko in H0 nachvollzogen und bei seinem Modell alle Formänderungen gegenüber der Ursprungsversion berücksichtigt. Die modernsten Kalitransporter im Bestand der Deutschen Bahn sind jene der Gattung Tanoos 896, die seit 1998 gebaut werden. Sie finden sich auch in Privatwagenparks, etwa beim Spezialgüterwagenvermieter Nacco, dessen Exemplare in kräftigem Blau unterwegs sind. Auch hier ist Piko so aktuell wie das große Vorbild und liefert H0-Modelle des Tanoos 896 in verschiedenen vorbildgerechten Versionen aus. □

## Kali bleibt ein wichtiges Transportgut der Bahn

*Alexander Bergner*




FOTO: ANDRÉ SCHULZ

**Zwischen verkehrsrotem Einerlei lässt ein dunkelblauer Nacco-Tanoos von Piko jeden modernen H0-Güterzug gleich viel bunter wirken. Der Wagen ist auch in diversen DB-Varianten erhältlich.**






Die Dampfeinströmrohre zwischen Umlauf und Zylinder wirken im Vergleich zu Vorbildfotos minimal zu lang und zu dünn.

Unter den Einheitsdampfloks zählt die Ochsenlok zu den beliebtesten bei Dampflok-Freunden. Auch im Märklin-Sortiment darf die deutsche Mikado nicht fehlen. Jetzt gibt es eine H0-Neuauflage.

# Märklin-Mikado

Eben noch als eine der wichtigsten H0-Messe-Neuheiten in Nürnberg vorgestellt, schon an den Handel ausgeliefert. Das kommt nicht alle Tage vor, auch nicht beim Branchenprimus aus Göppingen. Die scheinbare Eile könnte ein Indiz sein für die Bedeutung eines neuen Modells dieser wichtigen Güterzug-Baureihe im Hause Märklin. Das bisherige Modell hatte ja schon ein paar Jahre auf dem Buckel und entsprach nicht mehr ganz dem aktuellen Stand der Modellbahntechnik.

Als Güterzuglok konzipiert, waren die Loks der Baureihe 41 jedoch häufig auch vor Personenzügen anzutreffen. Ihre großen Treibräder und die für damalige Verhältnisse ordentliche Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h prädestinierten die eleganten Maschinen vor allem im hügeligen Terrain für die universelle Verwendung.

1937 gelangten zwei Prototypen zur DRG, die offensichtlich vor allem bezüglich Beschleunigung und Laufruhe überzeugten, und nur ein Jahr später startete die Serienfertigung. Über den Zeitraum von vier Jahren rollten insgesamt 366 Loks aus den Werkshallen diverser Hersteller. Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs zählte die Bundesbahn 216 Maschinen der Baureihe 41 auf ihrem Territorium, die Reichsbahn fand 122 Stück auf ihren Gleisen.

Aufgrund der Probleme mit den Ursprungskesseln, die an ihrer ungeeigneten Stahlsorte St 47 K krankten, erhielten zahlreiche 41 in Ost und West neue Kessel. 107 Maschinen spendierte die DB einen neuen Wassererhitzer und 40 Exem-




Am 2'2'-T34-Standardtender fällt der Unterschied der Rottöne zwischen Kunststoff- und metallenen Bauteilen an den Drehgestellblenden am stärksten auf.

plare wurden gar auf Ölhauptfeuerung umgebaut. Zahlreiche 41 wurden jedoch nur repariert und zeigten viele Jahre noch das Bild der Ursprungsloks. Lediglich die Windleitbleche wurden sämtlich vom Wagner- auf den Witte-Typ umgebaut. Genau eine solche Maschine repräsentiert das neue Märklin-Modell: DB-Epoche III mit Altbaukessel und Witte-Ohren, zumindest in den alten Bundesländern vermutlich die populärste Version.

504 Gramm bringen Lok und Tender im Maßstab 1:87 gemeinsam auf die Waage. Das angeschriebene Untersuchungsdatum der 41 178 lautet 21. Dezember 1962 und, wie die gestochen scharfe Beschriftung ebenfalls verrät, gehörte die Lok damals zum Bw Köln-Eifeltor. Ein Blick in die einschlägige Literatur bestätigt diese Anschriften. Bis zu ihrer z-Stellung im Jahr 1968 und der Ausmusterung ein Jahr später lag die Heimat der 41 178 am Rhein. Gebaut wurde die Mikado 1939 bei Jung und ihr erstes Einsatzgebiet ging vom Bw Hanau aus.

Das neue Märklin-Modell macht bei der ersten visuellen Probe einen sehr guten Eindruck. Angespritzte Details sind weitgehend passé. Leitungen und andere Kesselteile sind überwiegend freistehend ausgeführt. Aber die Details sind nicht nur freistehend, sondern auch sehr filigran und lassen den Kessel sehr authentisch wirken. Eine Etage tiefer macht auch das Fahrwerk der Lok einen guten Eindruck. Schöne Radsätze mit zierlichen Speichen und ein makelloses Treibstangenensemble erfreuen das Herz des Dampflokfreundes. Allerdings sind die Rottöne der metallenen Bauteile und der Kunststoffteile nicht identisch. Je nach Lichteinfall fällt dieser Unterschied mehr oder weniger stark auf. Im Übrigen ist die Lackierung des Modells vorzüglich und

## Die Baureihe 41 ist ästhetisch die ausgewogenste Einheitstype




Insgesamt gibt Märklins neue DB-41 den Habitus des Vorbilds sehr gut wieder.

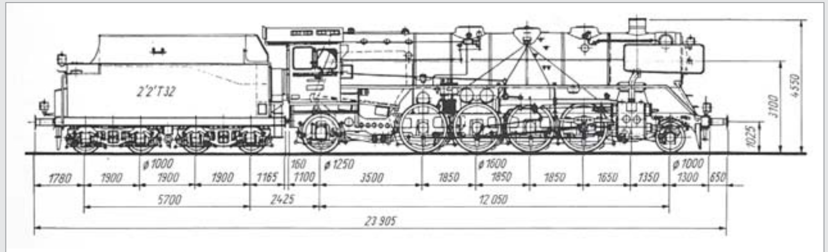



Märklin wählte die eleganteste 41-Variante fürs Modell, mit Altbaukessel, Witte-Blechen und geschlossener Schürze.

## MESS- UND DATENBLATT

Modell Eisen Bahner

### BR 41 der DB von Märklin in H0



ZEICHNUNG: ARCHIV MEB



#### STECKBRIEF

**Hersteller:** Märklin
**Bezeichnung:** 41 178
**Nenngröße/Spur:** H0
**Konstruktionsjahr:** 2013
**Epoche:** III
**Katalognummer:** 37923
**Gehäuse:** Metall, Kunststoff
**Fahrgestell:** Metall, Kunststoff
**Gewicht:** 504 Gramm
**Preis:** 429,95 Euro (UVP)



#### ELEKTRIK

**Stromabnahme:** Alle Achsen
**Motor:** Hochleistungsmotor mit Schwungmasse
**Beleuchtung:** Fahrtrichtungsabhängiges LED-Spitzensignal



#### MECHANIK

**Kraftübertragung:** Vom Motor auf alle vier Kuppelradsätze
**Schwungmassen:** Eine
**Haftreifen:** Zwei



#### SERVICE

**Gehäusedemontage:** Kessel und Tendergehäuse abnehmbar
**Zurüstteile:** Bremsschläuche, Kolbenstangenschutzrohre
**Bedienungsanleitung:** Ausführlich mit Vorbildinformationen sowie Ersatzteilliste und Broschüre zur Spielwelt

| Fahrwerte (DC/AC) | Fs | v0 (km/h) | S0 (cm) |
|---|---|---|---|
| $v_{min}$ | 1 | >1 | –/– |
| $v_{max\ Vorbild}$ | 75 | 90 | 40 |
| $v_{max}$ | 128 | 143,5 | 125 |

| Maßvergleich | Vorbild | 1:87 | Modell |
|---|---|---|---|
| LüP | 23905 | 275 | 278 |
| Achsstand Lok | 12050 | 138,5 | 139 |
| Achsstand Tender | 5700 | 65,5 | 65,5 |

zeigt keine Schwächen, eine Aussage, die auch für die Bedruckung der Mikado zutrifft.

Das Testmuster ist digitalisiert und besitzt den so genannten mfx+-Decoder. 41 178 bietet somit in Kombination mit einer Central Station 2 reichlich Spielspaß. Je nach gewähltem Niveau wird es durchaus anspruchsvoll, das H0-Modell über die Anlage zu steuern. Die gespeicherten Sounds sind gut und auch die Lebenszeichen des Dampferzeugers sind weitestgehend synchron mit den Radbewegungen. Ein paar mehr Geräusche wie pfiffige Bahnhofsdurchsagen wären nett gewesen, aber es reicht auch so.

Das Fahrverhalten in der Werkseinstellung ist sehr gut. Die Mikado fährt ganz langsam an und beschleunigt auch beim Aufreißen des Reglers dampflokkonform gemütlich. Selbst die Höchstgeschwindigkeit von 143,5 km/h in der höchsten Fahrstufe ist nur wenig oberhalb der NEM-Toleranz.

Märklins neue Bundesbahn-41 ist ein guter Wurf geworden. Das Modell gibt sein Vorbild sehr gut wieder und die Ausstattung ist mechanisch wie elektronisch absolut zeitgemäß. Schön wären noch ein Lokführer und ein Heizer auf dem Führerstand. □ *S. Alkofer*



FOTOS: RAINER ALBRECHT

Bei Märklin schiebt kein Tender eine antriebslose Lok. Die Mikado wird von allen vier Kuppelachsen in Bewegung gesetzt. Der Tender trägt einen Teil der Elektronik und ist Sitz des Lautsprechers.

Wuchtig und kraftvoll präsentiert sich 194 055 in einem Betriebswerk vor der Lokhalle.

Die Modelle der Elektrolok-Baureihe E 94 gehören seit langem zum Programm von Roco. Nun wurde die bekannte Güterzuglok für H0 erneut überarbeitet.

# Der Klang des Krokos

Man könnte sagen, dass der Spitzname „Krokodil" für die Lokomotiven der Baureihe E 94 auch ganz gut auf das entsprechende Roco-Modell passen würde. Schließlich zählen diese Reptilien zu den ältesten noch existierenden Tierarten auf unserem Planeten. Ebenso verhält es sich mit dem Roco-Modell: Seit vielen Jahren findet sich die E 94 in allen möglichen Varianten im H0-Progamm dieses Herstellers. Dass aus der Maschine aber dennoch kein modelltechnisches Fossil wurde, dafür sorgt die gute Roco-Tradition, langsam in die Jahre kommende Modelle von Zeit zu Zeit kräftig zu überarbeiten.

So geschah dies jüngst auch wieder einmal mit der E 94, die nun als Bundesbahn-Lok der späten Epoche IV mit Computernummer neu aufgelegt wird. Dabei hat sich Roco für eine Maschine des Bw Ingolstadt, 194 055, wie sie in den 80er-Jahren unterwegs war, entschieden. Die Überarbeitung betrifft besonders die Anbauteile. So sind sämtliche Griffstangen und Dachleitungen nun aus feinem Metalldraht gefertigt. Besonders gefallen die hauchdünn geätzten Dachstege, die an die Machart von Kleinserienmodellen erinnern. Leider sind die ebenfalls geätzten Griffstangen auf den Vorbauten fast schon ein wenig zu zierlich geraten. Die Beleuchtung erfolgt jetzt durch warmweiße und rote Leuchtdioden, die ihr Licht leider nicht ganz gleichmäßig über alle drei beziehungsweise zwei Spitzenlichter verteilen. Die nun wieder vorbildgerechte Beleuchtung wurde allerdings auch mit einer nicht mehr frei-



Die Front gibt eine Bundesbahn-194 in ihren letzten Einsatzjahren gut wieder.

## STECKBRIEF

- **Hersteller:** Roco
- **Nenngröße:** H0
- **Bestellnummer:** 78355 (AC)
- **Antrieb:** Motor mit zwei Schwungmassen wirkt auf vier Achsen
- **$v_{max}$(Fahrstufe 28):** 135 km/h
- **$v_{min}$(Fahrstufe 1):** 1 km/h
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- **Haftreifen:** Vier
- **Gewicht:** 462 Gramm
- **Schnittstelle:** PluX22
- **Preis:** 289,00 Euro (UVP)



FOTOS: BAUER-PORTNER

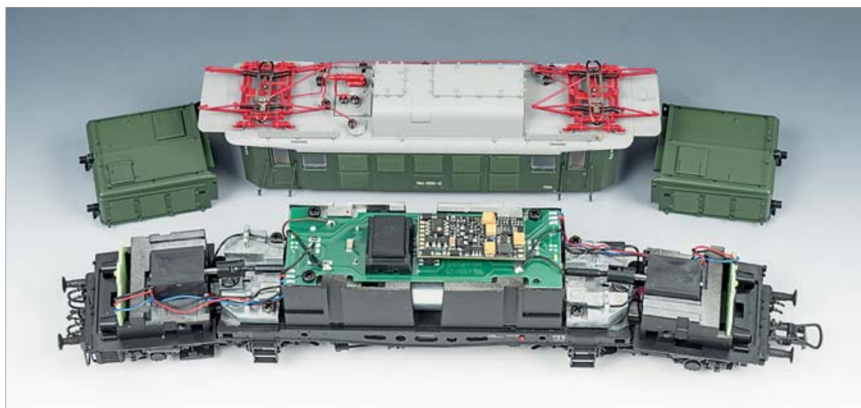
**Der Hauptschalter der Lok ist nun rot eingefärbt. Die Leitungen auf dem Dach bestehen jetzt aus feinen Drähten anstatt der lange Zeit von Roco hier verbauten Kunststoffteile.**

stehenden oberen Lampe, wie es schon bei ganz frühen Auflagen der E 94 üblich war, erkauft. Hier wäre eine einzelne, direkt

## Der Sound des Krokodils überzeugt selbst Kenner

in das obere Spitzenlicht eingebaute SMD-LED sicher die elegantere Lösung gewesen.

Der Loksound des getesteten Wechselstrom-Modells hingegen dürfte kaum Wünsche offen lassen. Die Geräuschkulisse einer E 94 wird realistisch und mit vielen Extras wie einstellbarem Bremsenquietschen, zwei Pfeiftönen, Ansagen und Ankuppelsound wiedergegeben. So verrichtet beispielsweise erst das Schaltwerk seine Arbeit, bevor die Lok schließlich anfährt, was sie absolut sanft und geschmeidig erledigt. Interessant ist, dass das Zugpersonal seine Ansagen in österreichischem statt passendem bayerischen Dialekt verkündet, was wohl der Heimat des Modellherstellers geschuldet ist. ☐ *A. Bergner*



**Das Innere der Lok zeigt sich aufgeräumt und übersichtlich. Die Platine, auf welcher der Decoder sitzt, gibt den Motor nach Lösen von vier Schrauben frei.**




**Echte Kraftpakete sind die so genannten Re 10/10 der SBB. Schwere Züge sind für sie ein Klacks.**

Das ungleiche Pärchen aus einer Re 6/6 und einer Re 4/4 II/III wird in der Schweiz gerne als Re 10/10 bezeichnet. Roco liefert ein Paar in aktuellen Farben.

# Pat und Patachon

Für besonders schwere Züge über den Gotthard bilden die SBB seit Jahren Pärchen aus jeweils einer Re 4/4 II beziehungsweise Re 4/4 III und ihrer größeren Schwester, der Re 6/6. Gemeinsam verfügen beide Maschinen über die stolze Leistung von rund 12 000 kW und sind so in der Lage, bis zu 1400 Tonnen schwere Güterzüge über die Gotthardrampe zu ziehen.

Beide Roco-Modelle sind aktuelle Konstruktionen und entsprechen absolut dem Stand der Technik. Sie sind exzellent detailliert und geben ihre Vorbilder absolut authentisch wieder. Die Drehgestellblenden sind klasse und auch die Dachausrüstungen wissen zu überzeugen. Freistehende Details wie Scheibenwischer und Griffstangen sind sehr fein wiedergegeben. Die beiden Loks tragen das aktuelle Outfit der SBB-Güterverkehrstochter SBB Cargo und die aktuelle Baureihenbezeichnung: So ist 620 051 die ehemalige Re 6/6 11651 „Dornach“ und die 420 169 die ehemalige Re 4/4 II 11169. Lackierung und Bedruckung sind makellos, sämtliche Farbtrennkanten sind absolut scharf. Beide Maschinen sind mit einem Zimo-Sounddecoder ausgerüstet und sorgen so nicht nur für einen starken visuellen Eindruck, sondern auch für akustischen Genuss. Luft zu holen, heißt es allerdings angesichts des Preises. □ *S. Alkofer*

**AUF EINEN BLICK**

**PRO:** *Außergewöhlich gute Detaillierung; hervorragende Bedruckung und Lackierung; gute Fahreigenschaften und Sounds*

**KONTRA:** *Preis*

**PREIS:** *639 Euro (UVP)*

**URTEILE:**

**KOMPAKT**

## Fleischmann: 151 mit Sound für N

Bei Dampf- und Diesel-Soundloks in N mag man sich wegen der Vorbildnähe streiten. Die Fleischmann-E-Loks mit digitaler Geräuschkulisse sind auch im Maßstab 1:160 überzeugend. Hör-Schmankerl sind das Schaltwerk und der Kompressor. Auch das schon etwas ältliche Grundmodell der 151 wirkt dank aktueller Fertigungstechniken richtig gut. □ *abp*



**AUF EINEN BLICK**

**PRO:** *Realistischer Sound; ordentliche Detaillierung; sauberstes Finish*

**KONTRA:** *Anfahr-Ruckeln*

**PREIS:** *259 Euro (E-Shop)*

**URTEILE:**

**KOMPAKT**

## Startrain: SNCF-CC 65500 für N

Das grimmige Lokgesicht, der Spitzname „Dakota“ und Sulzer-Motoren stehen für den Franzosen-Diesel aus den 50er-Jahren, der noch bis 1983 mit Schotterzügen auf den Baustellen der SNCF-Schnellfahrstrecken zu sehen war. Das Modell des spanischen Herstellers überzeugt durch perfekte Detaillierung und sauberstes Finish. Die Drehgestelle mit freistehenden Leitungen sind ein Augenschmaus. Auch die Fahreigenschaften sind recht gut. □ *abp*



**AUF EINEN BLICK**

**PRO:** *Detaillierung (feinste Lüftergitter, Drehgestelle); Bedruckung; Lackierung; Zurüstteile*

**KONTRA:** *Etwas zu schnell*

**PREIS:** *Zirka 145 Euro*

**URTEILE:**



Darf in einem Epoche-IV-D-Zug der Bundesbahn eigentlich nicht fehlen: Ein Packwagen wie etwa der Dms 905.

Bei ACME ist ein neuer DB-Packwagen des Typs D(ü)ms 905 in H0 erhältlich.

# Schlicht schön

Das waren noch Zeiten, als das Gepäck bei der Bahn im eigenen Waggon verreisen durfte. An diese Ära erinnert das maßstäbliche Modell des Dms 905 der DB. Es ist perfekt detailliert, lackiert und bedruckt. Zahlreiche freistehende Bauteile, geätzte Einstiegsbleche und feine Griffstangen unterstreichen den hochwertigen Charakter des im ersten Augenblick schlicht wirkenden Wagens. Dieser typische Vertreter der beliebten Epoche IV zeigt nur kleinste Mängel. Zu erkennen, dass die Lichtmaschine nicht korrekt ist, erfordert bereits Expertenwissen und stellt einen vernachlässigbaren Makel dar. Die markanten Rahmenverstärkungen unter den Rolltoren liegen als Zurüstteile bei. □ *S. Alkofer*

**AUF EINEN BLICK**

**PRO:** *Detaillierungsgrad; Lackierung und Bedruckung; sauber eingesetzte Fenster*

**KONTRA:** *Lichtmaschine; Preis*

**PREIS:** *59,90 Euro (UVP)*

**URTEILE:**




Der Postwagen passt perfekt hinter eine 1099 von Roco oder Stängl und liefert die Ansichtskarten der Wallfahrer sicher nach Hause.

Liliput ergänzt sein H0e-Programm mit einer neuen Variante des dreiachsigen Postwagens.

# Schneckenpost

Nicht nur auf Normalspur gab es einst rollende Postämter, sondern auch auf Schmalspurbahnen. Von Liliput erscheint nun ein H0e-Modell des Postwagens F3hw/s im typischen Braun der Mariazellerbahn. Die Nachbildung des kleinen Dreiachsers ist fein detailliert. Sämtliche Zurüstteile sind bereits montiert, die Bedruckung ist lupenrein, selbst das Schild für den Postkurs hinter den Fenstern wurde nicht vergessen. Computernummer, Untersuchungsdaten und das neue Emblem der Österreichischen Post weisen das Fahrzeug zur ÖBB-Epoche IV gehörig aus. Die seitenverschiebbare Mittelachse gewährt auch in engen Kurven noch einen sanften Lauf des Postwagens. □ *A. Bergner*

**AUF EINEN BLICK**

**PRO:** *Erstklassige Detaillierung, Lackierung und Beschriftung*

**KONTRA:** *Hoher Preis; Wagenkasten ist gegenüber dem Vorbild etwas zu schmal geraten*

**PREIS:** *71,50 Euro (UVP)*

**URTEILE:**



Die erste Bauart der dreiachsigen Autotransporteinheiten der DB erfährt eine überzeugende Modellnachbildung im Maßstab 1:87.

Der neue Hersteller Exact-train aus den Niederlanden bietet den Offs 52 für H0 an.

# Belade mich!

Den besten Eindruck erzeugen Autotransporter natürlich mit Ladung, doch wichtig ist zunächst einmal die Modellwirkung des Güterwagens. Diesbezüglich gibt es ganz wenig auszusetzen, allein das Schwarz des Fahrgestells ist arg glänzend. Beigepackt sind Zurüstteile für die Pufferträger sowie Keile (nicht ganz passgenau) und Übergangsbleche für die Wagenenden. Auch Feststellkeile, die in Aussparungen im Oberdeck eingesteckt werden können, liegen in großer Menge bei. Dank der überwiegenden Verwendung von Metall bringen die Modelle ein ordentliches Gewicht von knapp 120 Gramm auf die Waage und können bedenkenlos auch ohne Ladegut eingesetzt werden. □ *abp*

**AUF EINEN BLICK**

**PRO:** *Sehr gute Detaillierung; vollständige und exakte Bedruckung; Metallbauteile; hohes Gewicht*

**KONTRA:** *Fahrwerks-Schwarz*

**PREIS:** *68,50 Euro (UVP)*

**URTEILE:**



„Sieh mal, sogar der Verriegelungshaken funktioniert!" – In der Nenngröße 0 lohnt sich die Detailmaximierung durchaus.

Neuer offener Güterwagen Omm 43 von Lenz für die Spur 0.

# Türen schließen!

Stolze 330 Gramm bringt der neue Wagen mit seinem Metallfahrwerk auf die Waage. Ein Modell, das so satt in der Hand liegt, erweckt den Eindruck von Robustheit. Die Detailfülle gebietet dennoch einen vorsichtigen Umgang, sind doch an Wagenkasten und -rahmen so ziemlich alle Einzelheiten des Vorbilds nachgebildet – im Maßstab 1:45 keineswegs ungewöhnlich. Auch die Federpuffer bedürfen keiner besonderen Erwähnung. Mit den funktionsfähigen Verriegelungen für die Schwenktüren ließ sich Bernd Lenz einen Aha-Effekt nicht nehmen. Der Haken liegt im geschlossenen Zustand nicht nur auf, sondern rastet leichtgängig ein, so dass er die ihm zugedachte Funktion auch im Modell erfüllt. Weitere Varianten sind angekündigt. □ *oh*

**AUF EINEN BLICK**

**PRO:** *Hohe Detailtreue und -fülle; Eigengewicht; Türverriegelung*

**KONTRA:** –

**PREIS:** *104,50 Euro (UVP)*

**URTEILE:** ☒☒☒☒☒

L. S. Models bringt eine neue Formvariante des H0-Containertragwagens der Gattung Sgs.

# Blau trägt Grau




Himmelblau lackiert sind die Containerwagen des Vermieters Nacco.

Im schicken Blau von Nacco kommt der Containertragwagen vom Typ Sgs daher. Eigentümer ist die „itl"-Eisenbahngesellschaft in Dresden. Die Neuheit von L.S. Models trägt die Nummer 87 80 45 42 053-6 und wird im Klv-Verkehr eingesetzt. Die Detaillierung bewegt sich auf hohem Niveau. Dem Modell liegen verschiedene Container-Verriegelungen bei, die zur Montage je nach Wunschzustand gedacht sind. Leider sind die werkseitig angebrachten Verriegelungen festgeklebt worden, das macht Auswechseln so gut wie unmöglich. Zudem fehlen einige Zurüstteile im mitgelieferten Beutel, etwa die Rangiererhandgriffe. Das Modell trägt einen 45'-Container der dänischen Reederei Maersk. □ *ab*

**AUF EINEN BLICK**

**PRO:** *Fein detaillierter Container; gestochen scharfe Beschriftung*

**KONTRA:** *Preis; fehlende Zurüstteile; festgeklebte Verriegelungen*

**PREIS:** *46,50 Euro (UVP)*

**URTEILE:** ☒☒☒

**KOMPAKT**

## Tillig: Hochbordwagen mit Ziegeln



3,9 x 1,7 x 1,2 Millimeter messen die Ziegel, die dem Tillig-H0-Modell des O 10 der DB-Epoche III als Ladung beigegeben werden. Ganz maßstäblich sind sie damit, bezogen auf die früheren Originalmaße, nicht, aber der Modelleindruck stimmt auf jeden Fall. Die Tüte reicht nicht nur für die Befüllung, es bleibt ein reichlicher Haufen für die sonstige Modellgestaltung übrig. Wer will, kann die Ziegel also stapeln oder eine kleine Mauer errichten. □ *abp*

**AUF EINEN BLICK**

**PRO:** *Saubere Detaillierung, Lackierung und Beschriftung; sehr realistische Ziegelladung*

**KONTRA:** *Manche Details am Wagen ein wenig grob*

**PREIS:** *36,50 Euro (UVP)*

**URTEILE:** ☒☒☒☒



Frühe Epoche III: Für die Erbacher Basaltschotterwerke ist hier der Büssing-Langhauber in den 50er-Jahren im H0-Westerwald-Einsatz.

Mit diesem markanten 1:87-Modell beschwören die Lüdenscheider den Schwerlastverkehr vor 60 Jahren.

# Hinterkipper

Den Charme der Wiking-Klassiker verbreitet das schöne H0-Modell des Büssing 8000 mit Hinterkipper als Sattelauflieger in jeder Hinsicht, konsequenterweise ohne Außenspiegel. Zwar werden sich nur die Fans an der schon in den 50er-Jahren entwickelten einfachen Kippmechanik erfreuen, aber immerhin öffnet sich dabei vorbildgerecht die Heckklappe. Details wie Winker, gelbes Dachwarndreieck oder charakteristischer Kühlergrill gleichen die zu kurz geratenen Teleskopstangen mehr als aus. □ *Karlheinz Haucke*

**AUF EINEN BLICK**

**PRO:** *Gesamteindruck; Maßstäblichkeit; Details; Verarbeitung; Bedruckung; Funktion*

**KONTRA:** *Teleskopstangen; Außenspiegel*

**PREIS:** *Zirka 16,50 Euro*

**URTEILE:** ☒☒☒☒



„Ey Schnecki, obacht! Nur anschauen, nix anfassen!" – „Dito Jungs."

Noch setzt die Serie historischer Motorräder fort, darunter eine BMW, eine NSU und eine Moto Guzzi.

# Easy Rider

Neu sind unter anderen eine BMW R90/8, eine Moto Guzzi 850 Le Mans sowie eine NSU Supermax. Alle drei H0-Modelle geben den Habitus ihrer Vorbilder gut wieder, so erkennt man an der Guzzi gut den markanten V-Motor, genauso wie an der BMW den Boxer. Die NSU hat die für ihre Zeit typischen getrennten Sitze für Fahrer und Sozius. Die feuerrote Italienerin besitzt korrekterweise Scheibenbremsen am Vorderrad. Die Lackierung ist gelungen, dies gilt insbesondere für die verchromten Teile. Lediglich die Speichenradsätze sind ein wenig plump. □ *al*

**AUF EINEN BLICK**

**PRO:** *Gute Detailwiedergabe; sehr gute Lackierung*

**KONTRA:** *Räder etwas klobig*

**PREIS:** *Je 9,99 Euro (UVP)*

**URTEILE:** ☒☒☒☒

**▸KOMPAKT**

## Hädl: Trafostation für TT

Eine große Lücke im TT-Zubehörprogramm wird mit dem Trafohaus von der Firma Hädl-Manufaktur geschlossen. Der Backsteinbau ist ab Epoche II verwendbar und passt dank seines schlichten Stils in so gut wie jede Anlagenumgebung. Der Kunststoffspritzguss-Bausatz kann mit handelsüblichen Plastikklebstoffen schnell und einfach montiert werden. Die Teile sind bereits passend eingefärbt. Eine dezente farbliche Behandlung steht dem Modell aber auf jeden Fall besser zu Gesicht, um beispielsweise die fein gravierten Fugen entsprechend zu betonen. □ *A. Bergner*



**AUF EINEN BLICK**

**PRO:** *Fein gravierte Mauerfugen; leicht und einfach zu bauen*

**KONTRA:** *Modell wirkt erst eingefärbt wirklich gut*

**PREIS:** *15,00 Euro (UVP)*

**URTEILE:** ☒☒☒☒

**▸KOMPAKT**

## Haselhuhn: Wartehalle für H0



Wartende Preiserlein müssen dank der neuen Wartehalle von Ulrich Haselhuhn nicht länger im Regen stehen. Das Lasercut-Modell ist auch für Anfänger im Karton-Modellbau einfach zu montieren. Lediglich die Grundplatte muss noch vorbildgerecht grau eingefärbt werden. Der Wellblech-Bau ist eine wohltuende Abwechslung zu der Vielzahl an verträumten Holz-Wartehäuschen. Infos unter www.haselhuhn-modelle.de □ *ab*

**AUF EINEN BLICK**

**PRO:** *Universell verwendbar; findet auf jeder Anlage Platz*

**KONTRA:** *Wellpappe wirkt nicht ganz wie echtes Wellblech*

**PREIS:** *9,90 Euro (UVP)*

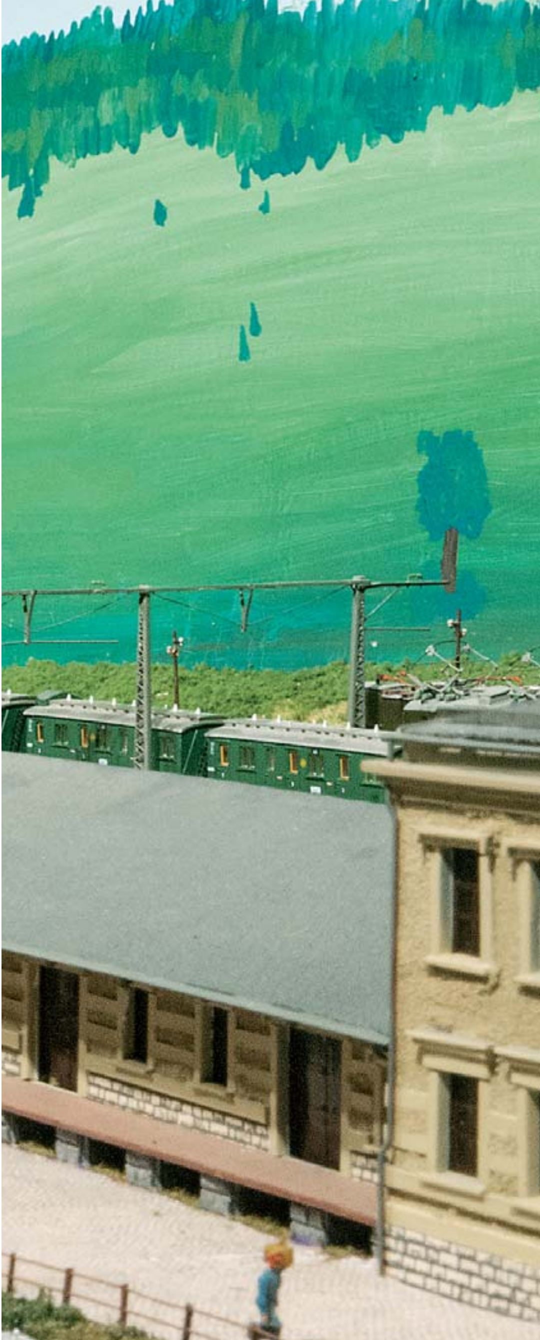
**URTEILE:** ☒☒☒☒



Wollen Sie mit? Wir gehen auf Zeitreise und begleiten zwei Nonnen auf Ihrer Fahrt mit der elektrischen Eisenbahn anno 1930 ins Riesengebirge.

# Kleine Spur – Riesen Gebirge

Doch lassen Sie sich nicht von unserer Überschrift irreleiten: Das „Riesen" im Gebirgsnamen hat nichts mit der Größe der Berge zu tun und auch nichts mit sagenhaft großen, heimlichen Bewohnern, sondern mit den dort häufig vorhandenen hölzernen Rinnen, die man baute, um die gefällten Bäume zu Tal gleiten zu lassen. Vor unserer Reise lesen wir nach. Die Reichsbahndirektion Breslau fand 1928 in dem Buch „Elektrisch in die schlesischen Berge" folgende Worte, um die dortige Eisenbahn zu beschreiben: „Die schlesischen Gebirgsbahnen gehören zu den schwierigsten Stre-



Der Bahnhof Polubný-Polaun, heute Kořenov, bildet die Endstation der Zackenbahn. Zu Reichsbahnzeiten stiegen die Reisenden hier um, zwischen Böhmen und Schlesien.

cken der Deutschen Reichsbahn. Die Strecke Hirschberg – Schreiberhau – Polaun kann sich den schwierigsten Alpenbahnen wenn auch nicht in der Höhenlage so doch nach der zu überwindenden Höhe durchaus zur Seite stellen. Heftige Schneestürme erschweren den Betrieb im Winter aufs äußerste und zwingen oft tagelang zu besonderen Maßnahmen für die Freihaltung der Strecke, die häufig nur durch Verwendung einer Dampfschneeschleuder möglich ist. Lange starke Steigungen bis 1:50 auf der Hauptstrecke und 1:40 auf den Nebenstrecken, oft verbunden mit scharfen Krümmungen, stellen die höchsten Anforderungen an die Lokomotiven ..."

## Nieder-Schreiberhau



Unsere Reise beginnt im Bahnhof Nieder-Schreiberhau mit einem ET 25. Wir begleiten die zwei Nonnen samt Kinderschar auf ihrer Einkaufsfahrt in das benachbarte Böhmen.



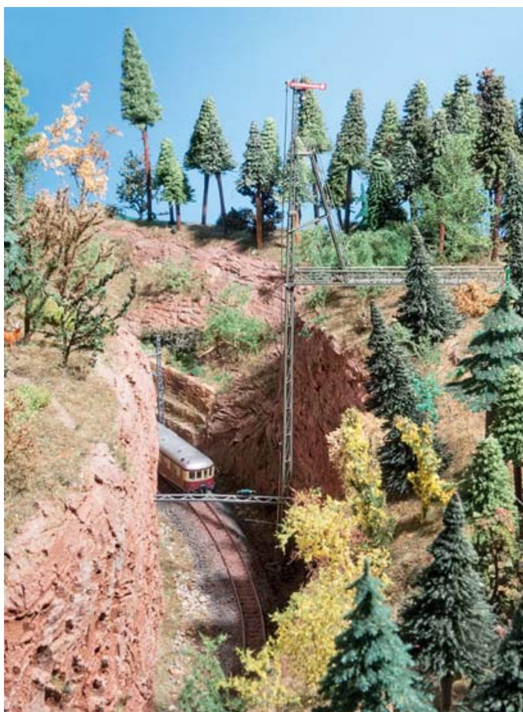
In der Sommersaison fahren sogar Eilzüge direkt von Breslau nach Ober-Schreiberhau, teilweise mit Kurswagen aus Berlin. Hier passiert der E 142 nach Breslau, gezogen von einer E 17, die westliche Bahnhofseinfahrt von Nieder-Schreiberhau. Anschließend fährt unser ET 25 ab.

Solch eine Schilderung ist doch der richtige Ansporn, um sich auf eine spannende Bahnreise zu begeben.

## Die Zackenbahn entsteht im Modell: In Baugröße N

Die Mitglieder des „Vereins Schlesische Gebirgsbahnen" berichten: „Es begann alles ziemlich zufällig und unambitioniert. Schon zu DDR-Zeiten in den 1980er-Jahren bauten zwei unserer Vereinsmitglieder aus Piko-Teilen einen ET 89 „Rübezahl", allerdings ohne tiefgreifende Kenntnisse über dessen Geschichte und sein damaliges Einsatzgebiet. Erst in den 1990er-Jahren unternahmen sie eine erste Exkursion an die Eisenbahnstrecken im Riesen- und Isergebirge und waren ob der Landschaft und vor allen Dingen ob der noch vorhan-

## Nieder-Schreiberhau



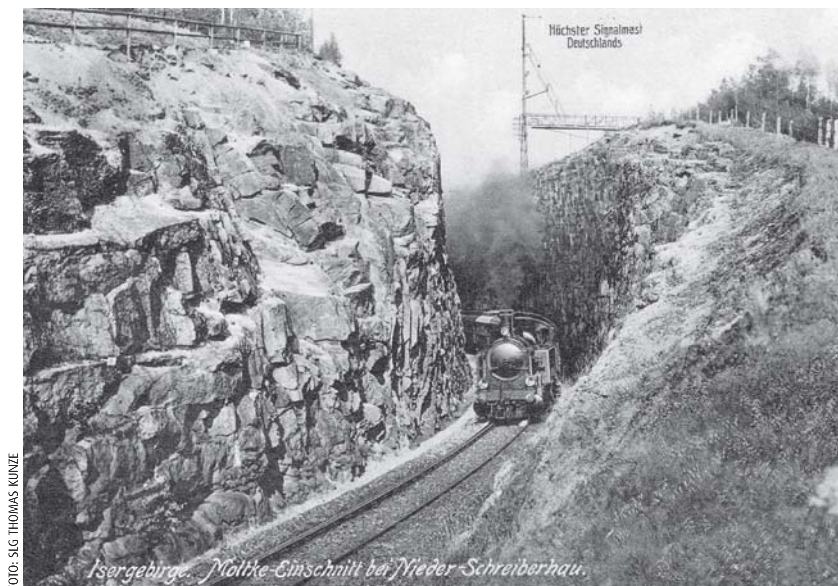



FOTO: SLG THOMAS KUNZE

Gleich nach der Ausfahrt aus Nieder-Schreiberhau passieren wir im so genannten Moltke-Einschnitt das mit 31 Metern Höhe höchste Signal Deutschlands. In diesem engen Einschnitt wäre ein normales Einfahrtsignal nicht erkennbar gewesen, deshalb wurde diese aufwendige und einmalige Bauart gewählt.

denen Relikte aus Reichsbahnzeiten vor 1945 begeistert. Das wollte man im Modell nachbauen. Ein anderes Vereinsmitglied arbeitete 1998/99 in Görlitz und unternahm in seiner Freizeit kleine Radtouren ins polnische Hinterland jenseits der Grenze. Erstaunlicherweise standen dort eine Menge Fahrleitungsmaste und -joche an der Strecke. Die Recherche erbrachte die Erkenntnis, dass hier ab den 1920er-Jahren elektrischer Zugbetrieb zwischen Görlitz und Breslau stattfand (vgl. Seite 34 ff). Diese Geschichte war bis dato völlig außerhalb des eigenen Fokus gewesen. Es war, als ob sich ein Fenster öffnete in eine uns bis dahin unbekannte Welt:

Für den elektrischen Zugbetrieb auf den schlesischen Gebirgsstrecken wurde Pionierarbeit geleistet zur Entwicklung einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen elektrischen Traktion. Viele der damaligen Erkenntnisse zu Konstruktionsprinzipien von elektrischen Lokomotiven und Triebwagen, zur Bahnenergieversorgung und zum Fahrbetrieb (zum Beispiel Triebwagen- und Flügelbetrieb) gelten noch heute. Die Zackenbahn war im schlesischen Netz eine

## Ober-Schreiberhau






FOTO: SLG. THOMAS KUNZE

Im Bahnhof Ober-Schreiberhau herrscht stets viel Betrieb, da von hier aus viele in der Umgebung befindliche Kurheime erreichbar waren. Die Fahrt mit dem ET 25 endet hier, unsere Nonnen müssen umsteigen in einen etwas älteren Triebwagen, ...

eingleisige, 52,4 Kilometer lange Nebenbahn, die eine Verbindung zwischen Preußen und Böhmen schuf.

1891 feierte man die Eröffnung der Teilstrecke Hirschberg – Bad Warmbrunn – Petersdorf, ab 1902 lief der durchgehende Betrieb bis ins damalige Grünthal (später Polubný-Polaun). 13 Bahnhöfe, ein Haltepunkt sowie zwei Kreuzungsstationen auf freier Strecke wies die Bahn auf. Der Bahnhof Polubný-Polaun lag bereits auf böhmischem Staatsgebiet, dort bestand Anschluss an die Zahnradbahn nach Tann-

## Höchster Bahnhof Preußens - Grenzbahnhof in Böhmen

wald. Jakobsthal war mit 886 Metern Seehöhe der höchste Bahnhof Preußens. 1912 begann die Streckenelektrifizierung, der elektrische Zugbetrieb wurde aber erst ab 1923 aufgenommen. Typische Fahrzeuge waren T 15, T 16, E 90.5, ET 25, ET 31 und der ET 89 „Rübezahl“. Das Kriegsende 1945 brachte die Einstellung des elektrischen Wechselstromzugbetriebs, nur Teilabschnitte auf polnischer und tschechoslowakischer Seite wurden anschließend noch befahren. Seit 2010 begann jedoch die Renovierung der Strecke und heute ist wieder ein durchgehender elektrischer Verkehr von Jelenia Gora (Hirschberg) in Polen nach Kořenov (Polubný-Polaun) in Tschechien möglich.

## Gebertbaude



**Im Bahnhof Josephinenhütte wurden ein ET 89 sowie die EB 89 von unserem Zug abgekuppelt, der zweite ET 89 fährt nun allein weiter bergauf. Hier passiert er gerade die bei Wanderern beliebte Gebertbaude.**

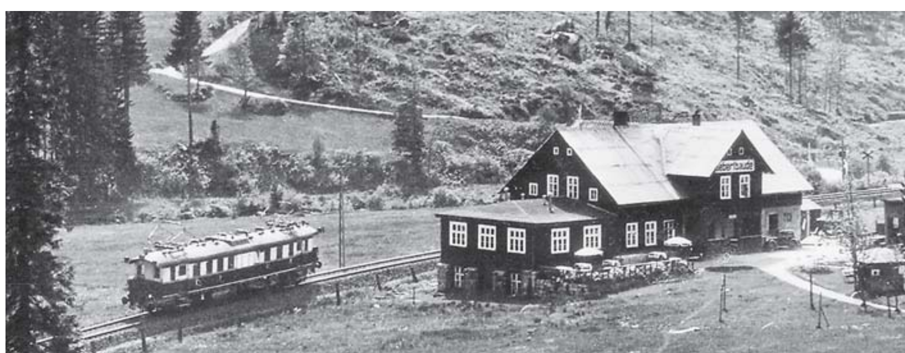
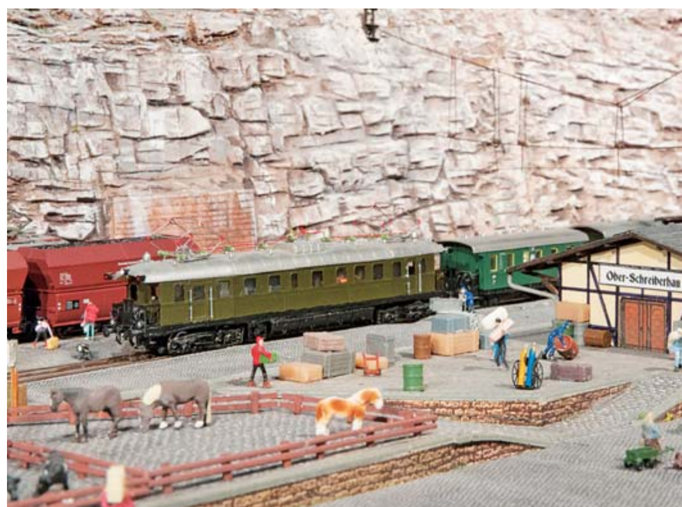


FOTO: SLG. THOMAS KUNZE

Die Begeisterung für dieses Thema war so groß, dass sechs Modellbahnfreunde im Jahr 2001 den „Verein schlesische Gebirgsbahnen“ gründeten. Ziel war die Nachbildung eines Teils der Schlesischen Gebirgsbahnen mit Motiven eben dieser Strecke Hirschberg – Polubny-Polaun. Es entstand eine N-Anlage in Segment- und Modulbauweise, nachgebildet wird der Zeitraum 1930 – 1938 innerhalb der Epoche II. Der Betrieb läuft analog mit normierten Schaltplänen für Bahnhofs- und






**... denn zur Weiterfahrt nach Böhmen steht ein Triebwagenzug, bestehend aus zwei ET 89 und mehreren EB, bereit. Die Nonnen haben ein Plätzchen auf den Holzsitzen des Triebwagens gefunden. Vor der Weiterfahrt muss erst noch der kurze Güterzug mit einer E 90.5 einfahren.**

## Jakobsthal



**In Jakobsthal, dem höchstgelegenen Bahnhof der preußischen Staatsbahn, legten wir nur einen kurzen Halt ein und konnten keine Bilder anfertigen. In unserem Archiv entdeckten wir jedoch noch dieses eher seltene Bild mit einem langen, schweren Güterzug mit E 92.7.**

Streckenmodule. Als Gleismaterial wird Peco Code 55 verwendet, der Mindestradius beträgt 40 Zentimeter.

Auf einer Gesamtlänge von zirka 30 Metern haben wir bis heute die Bahnhöfe Nieder- und Ober-Schreiberhau, Josephinenhütte, Jakobsthal, Strickerhäuser

### Sechs Bahnhöfe, Viadukte und Tunnel entlang der Strecke

und Polubný-Polaun nachgebaut. Hinzu kommen einige markante Streckenabschnitte. Alles soll so vorbildgerecht wie möglich ausgeführt werden, wozu umfangreiche Recherchen notwendig waren und sind. Die größte Herausforderung ist, dass wir fast alles selbst bauen oder umbauen müssen: Elektrische Lokomotiven und Triebwagen der Epoche II, Gebäude, Fahrleitungsanlagen und vieles mehr.

## Strickerhäuser



**In Strickerhäuser haben wir wieder einen längeren Aufenthalt, da hier viele böhmische Fahrgäste einsteigen, welche mit der Bahn zum Markt nach Polubný-Polaun fahren wollen. Auch die Zöllner steigen hier mit zu. Auf dem Nachbargleis steht die mächtige E 95 53 mit einem kurzen Güterzug am Güterschuppen.**

**Auch dieses Bild vom seltenen Einsatz einer E 91.3 bei der Ausfahrt aus dem Iser-Tunnel fügen wir aus unserem Bildarchiv ein.**





FOTO: SLG. ARNO KASPER

Wir sind gegenwärtig sechs Vereinsmitglieder. Doch auch einige weitere Modellbahnfreunde, teilweise aus anderen Vereinen, bauen aus Interesse am Thema bei uns mit. Die meisten kommen aus dem Raum Dresden, aber auch aus anderen Regionen (Stuttgart, Leipzig). Die Modulbauweise macht es eben möglich, dass trotz aller Entfernungen eine einheitliche Streckennachbildung entsteht. Wir haben unsere Modulanlage bisher auf mehreren Modelleisenbahnausstellungen präsentiert, zuletzt im Februar 2013 auf der „Erlebnis Modellbahn" in Dresden. Hier entstanden die Modellfotos auf diesen Seiten.

## Die „Rübezahlfreunde" wirken über Grenzen hinweg

Parallel zum Verein entwickelte sich ein weiterer Freundeskreis, der sich „Rübezahlfreunde" nennt und sich aus Menschen zusammensetzt, die sich ohne Modellbahn-Ambitionen für die Geschichte des elektrischen Zugbetriebs in Schlesien interessieren und oftmals Spezialisten auf ihrem Gebiet sind. Gemeinsam werden Exkursionen durchgeführt, Erkenntnisse ausgetauscht, Archive gewälzt und sogar Bücher geschrieben („Der Wechselstrom-Zugbetrieb in Deutschland" in vier Bänden). Es hat sich also mit der Modulanlage und den „Rübezahlfreunden" ein großer Kreis aufgetan, der zu Beginn unseres Projektes nicht ansatzweise absehbar war.

Uns ist es wichtig, darauf hinzuweisen, dass wir uns über mehrere Generationen und auch über die Landesgrenzen hinweg mit diesem Thema beschäftigen. Es ist sicherlich in erster Linie Technikgeschichte, aber man kommt nicht an der wechselvollen Zeitgeschichte vorbei. Hier verstehen wir uns als Europäer, in unserem Kreis sind sowohl Menschen der Generation, die vor 1945 in Schlesien lebten und ihre Heimat verlassen mussten, als auch junge Leute, die mehr über diese Region erfahren wollen. Es sind Deutsche, Tschechen und Polen, und wir alle sind uns freundschaftlich verbunden." □ *V.S.G./abp*

## Iser-Viadukt



MODELLFOTO: THOMAS KUNZE



FOTO: SLG. ARNO KASPER

**Unmittelbar nach der Tunnelausfahrt aus dem Iser-Tunnel passieren wir das 28 Meter hohe Iser-Viadukt, das eindrucksvollste Bauwerk auf unserer Strecke. Die Grenze zwischen dem Deutschen Reich und der Tschechoslowakei verläuft tief unter uns mitten im rauschenden Fluss.**

## Polaun



MODELLFOTOS (13): BAUER-PORTNER



**Bei der Einfahrt unseres Rübezahls steht auf Gleis 3 bereits der Anschlusszug mit der ČSD-Zahnradlok 404 03 nach Unter-Polaun bereit. Wir wollen aber nicht umsteigen, sondern begleiten unsere beiden Nonnen noch bei ihrem Einkauf auf dem Markt vor dem Empfangsgebäude.**

Brigida, Michael und Sohn Christian Walter aus Bad Friedrichshall gestalteten diese meisterliche Replik der Situation bei Arzviller in Lothringen.

Die Thematik unseres neunten großen Modellbau-Seminars in Markelsheim zielte freilich in Richtung Schifffahrt, zwang aber nicht zu dieser Interpretation. Gerade die künstlerische Freiheit steht immer im Mittelpunkt – und spornte erneut zu Höchstleistungen an.

# Berührungspunkte





Fritz Seibert aus Ludwigsburg, längst Stammgast, zaubert Miniatur-Dioramen im Maßstab 1:160. Eine Fiktion der Werft seines Großvaters mit Nf-Feldbahn entstand in gewohnt filigraner Spitzenqualität.

Das Markelsheimer Modellbau-Seminar unterscheidet sich generell von anderen branchenüblichen Veranstaltungen, die meist sämtliche Teilnehmer am straffen Gängelband starrer Abläufe führen. Niemand aber tritt nach dem in bewährter Zusammenarbeit mit MODELLEISENBAHNER und Eisenbahn-Romantik-Club projektierten MRG-Seminar mit einem phantasielosen Einheitsmodell im Gepäck die Heimreise an. Stattdessen wird jeder Teilnehmer seinen Ideen, Begabungen und Neigungen entsprechend individuell gefördert. Das Konzept selbstständigen Arbeitens steht dabei stets im Vordergrund. So erst ergibt sich jenes Höchstmaß an persönlicher Entfaltungsfreiheit, welches die Einzigartigkeit der Atmosphäre und damit wohl auch den hohen Beliebtheitsgrad dieser Seminare ausmacht.




Der Leverkusener Dr. Gerhard Paprott leitet selbst eine Modellbahn-AG für Jugendliche und beschäftigte sich in Markelsheim entsprechend gekonnt mit der Nachbildung eines nostalgischen Anlegers.








Horst Hoferichter zog inzwischen ins niederbayerische Roßbach um und setzte die 2013 leider ziemlich aktuelle Thematik des Hochwassers sehr gekonnt in Szene. Enkel Julian schaut aufmerksam zu, um anschließend das erste Diorama seines Lebens zu bauen!

FOTOS: BILDERPOOL MRG-VERANSTALTUNGEN

Jene erfolgreich praktizierte Orientierung an der fruchtbaren Arbeitsweise klassischer Kunstakademien wissen langjährige Teilnehmer zu schätzen. Denn nicht durch stoische Gleichschaltung, sondern einzig mittels freien gedanklichen Austauschs entsteht in Gemeinschaft eine faszinierend kreative Stimmung, die letztlich für alle Beteiligten beste Früchte trägt. Die Bilder dieser Seiten bestätigen erneut die Richtigkeit des Konzepts.

## Eigendynamik mündet in neue Freundschaften

Dieser Punkt berührt allemal, denn auf beschriebene Weise gedeihen im sozialen Gesamtgefüge der alljährlichen Bastelorgie auch zwischenmenschliche Beziehungen. Man besucht sich das Jahr über, aus anfänglich Fremden wurden längst Freunde. Langjährige Teilnehmer sind also kaum



Horst Michael Hoferichter, Julians Vater, glänzte mit dieser urigen Eigenbau-Eisenbahnfähre für Nenngröße N und hielt zudem ein Referat in Sachen Ätztechnik.





**Hanspeter Fernkorn (Bild) schuf gemeinsam mit Sohn Fabian ein bravourös detailliertes Hafendiorama in 1:87, das am Ende des Seminars leider noch nicht ganz hundertprozentig fertig war. Wir ziehen daher in Erwägung, diesen Augenschmaus nochmals gesondert vorzustellen.**

te oder eher jene physikalische Tatsache, dass Wasser nun einmal seinen Weg nimmt… Lediglich auf pfiffiges Inszenieren der direkten oder indirekten Berührung zwischen Eisenbahn und Wasser kam es letztlich also an.

Inzwischen hat schon Tradition, dass der harte Kern bereits am Vorabend zusammentrifft, um sich auf das Kommende einzustimmen. Zur Begrüßung drückt man sich herzlich, fachsimpelt alsbald, genießt

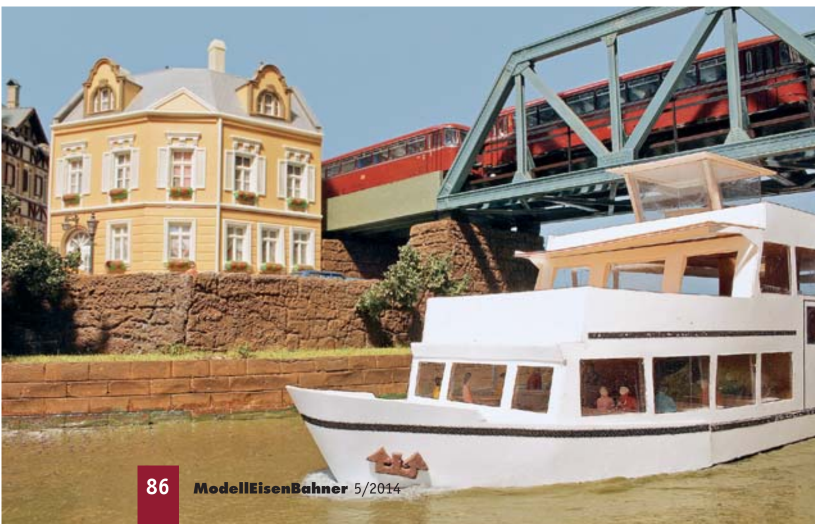
wegen des Stammgast-Rabatts geblieben, vielmehr erwuchs ein echtes Wir-Gefühl!

Erstmals wurde 2013 sogar ein gemeinsamer Jahresausflug durchgeführt. Am 30. Juni ging es an die Volkacher Mainschleife, stilecht mit dem Uerdinger Schienenbus 796 702/996 726 der Mainschleifenbahn (www.mainschleifenbahn.de). Eine Schifffahrt stimmte auf das folgende Seminar-Thema ein. Fazit des gelungenen Tages: „Ein Schiff liegt deutlich ruhiger im Gleis." (Schmunzelnde Insider verstehen freilich das schelmische Augenzwinkern…)

Denn das letztjährige Basteln, das dann vom 3. bis 6. Oktober stattfand, stand schließlich unter dem Motto „Schienenstrang und Wasserweg", wobei individuell zu interpretieren war, ob man nun den Verkehrsweg auf dem Wasser umsetzen woll-



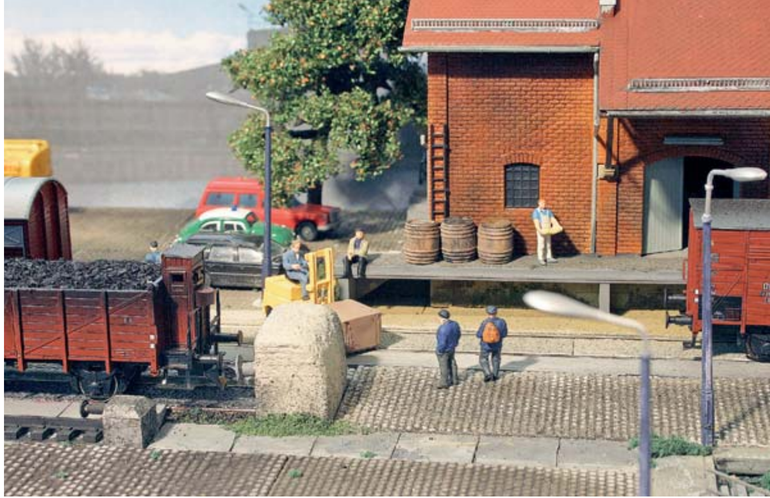
**Wie weitere Teilnehmer hatte sich auch Matthias Hess Lasercut-Bausätze von Artitec gegönnt. Deren Montage mit dem Originalklebstoff des Herstellers verlief leider allgemein nicht ganz unproblematisch.**



**Jürgen Betzin kam diesmal als Strohwitwer; seine Frau Karin war leider verhindert. An die Volkacher Mainschleife erinnert sein gelungenes H0-Diorama frappierend, obwohl ihn eigentlich der Neckar inspiriert hatte. Denn beim Jahresausflug fehlten beide mit Bedauern.**

gemeinsam. Erstmals hatte man 2013 sogar eine kulinarische Selbstversorgung angestrebt, verzichtete auf den bisherigen Catering-Service. Jürgen Betzin, Andreas Götz sowie Kerstin Nitsch, Torsten Sauer und Heidi Gauß, meine Mutter, meisterten die Küche bravourös wider jeden anfänglichen Zweifel, wofür an dieser Stelle auch nochmals herzlich gedankt sei.

Ansonsten lief alles im gewohnten Rahmen ab, inklusive des Seminar-Dinners in Schurks Weinlaube und nächtlichen Bastel-Gelagen, traditionell stets feuchtfröh-



Günter Cremer liebt narrative Szenen. Hier ein Ausschnitt seines Hafendioramas, der sattes Flair offenbart, obwohl die Schiffe außerhalb des Fotomotivs liegen.



Hartmut Dieterich, veritables Seminar-Urgestein, wird 2014 fehlen. Der Owinger nahm sich Friedrichshafen zum Vorbild.

lich im Weinort Markelsheim. Seit über einem Jahr hatten sich die Seminarfreunde auf weitere, kleinere Workshops gefreut, die in Zukunft, freilich zusätzlich zum großen Herbst-Seminar, über das Jahr verteilt im neuen Markelsheimer Kreativzentrum stattfinden sollten.

## Künstler-Projekt für kreative Geselligkeit

Solche Wochenendkurse im eigenen Seminarraum böten auch Neueinsteigern eine ideale Basis. Die Baustelle dieses potenziellen Nachfolgers des längst überalterten Markelsheimer Kunsthäusles hatten

FOTOS: BILDERPOOL MRG-VERANSTALTUNGEN



Auch Andreas Götz aus Dettingen unter Teck ist langjähriger Stammgast in Markelsheim. Er interpretierte das Thema klassisch. Sein umfangreicher H0-Binnenhafen entwickelte sich gleichwohl zu einem wahren Schmuckstück.



Meisterliche Patchwork-Lösung: Wolfram Schinkoreit aus Wald-Michelbach erweiterte sein russisches H0-Kirchendiorama des Vorjahres um Schmalspurbahn und Wasserlauf. Sein feiner Gestaltungsstil entfaltet sich zusehends – und offenbart eine großartige Begabung!



die Seminarteilnehmer auch schon gemeinsam besichtigt, denn immerhin ist die Atmosphäre der alljährlichen Seminare Keimzelle der Idee gewesen. Doch leider freute man sich wohl zu früh, denn das Projekt erfuhr überraschend einen äußerst herben Rückschlag, der 2013 die heitere Stimmung immerhin ein klein wenig trüben konnte. Interessierte Leser informieren sich unter ***www.michael-robert-gauss.de/kreativzentrum_markelsheim.htm*** im Internet. Auch Bilder gibt es dort.

Nach dieser unangenehmen Berührung wollen wir uns nun aber wieder positiveren Aspekten zuwenden, denn 2013 konnten gleich zwei Seminarfreunde ihre Geburtstage in Markelsheim feiern: Jürgen Betzin aus Schriesheim und Matthias Hess aus Dieburg. Nach obligatorischen Ständchen mit Irish Low Whistle und Gesang erheiterte jeweils ein Sektfrühstück die Stimmung im ohnehin sonnig gelegenen Gemeindezentrum. Auch diesmal hatte DC-Car-Spezialist Torsten Sauer, der ja seit Heft 4/2014 auch als Autor für den MODELLEISENBAHNER gewonnen werden konnte, seine Bierzeltgarnitur mitgebracht, um Aktionen im Freien zu ermöglichen.





FOTOS: BILDERPOOL MRG-VERANSTALTUNGEN

Torsten Sauer aus Bad Salzungen, nun frisch gebackener MEB-Autor, versetzte in Markelsheim mit dem Modell der Mandaubrücke an der Zittauer Südstraße eine äußerst interessante Vorbildsituation in den H0-Maßstab. Natürlich wurde wieder gemeinsam mit Lebensgefährtin Kerstin Nitsch gebastelt.

Immer wieder erstaunt auch mich selbst jene fast unglaubliche Freisetzung kreativer Energie, stets die beste Basis für Zukunftsplanungen. So gibt sich eigentlich niemand mehr mit Seminaren zufrieden, die kürzer als vier Tage ausfallen. Für 2014 beschloss man aus eben diesem Grunde sogar, einen so genannten Vorbrückentag zu spendieren, da der 3. Oktober ungelegenerweise auf einen Freitag fällt.



Stolz präsentiert der kleine Julian Hoferichter sein Erstlingswerk. Wie lange er konzentriert daran arbeitete, erstaunte sogar seine Eltern und den Großvater... So viel zum überspringenden Kreativitätsfunken!

## Thema 2014: „STADTVERKEHR“

Ausgiebig besprochen wurde natürlich auch der thematische Mittelpunkt jener vom 2. bis 5. Oktober 2014 stattfindenden Veranstaltung, der nunmehr zehnten ihrer Art. Ich selbst hatte, meine große persönliche Vorliebe für Straßenbahnen im Hinterkopf, das vielfältige Thema „Stadtverkehr“ vorgeschlagen, welches zu meiner Freude dann auch im Zuge der gemeinsamen Abstimmung das Rennen machte. Freie Interpretationsmöglichkeiten bietet jene Thematik zuhauf, außerdem wird die Kunst des Patinierens erneut im Mittelpunkt stehen. Die Ausschreibung findet sich wie immer unter ***www.michael-robert-gauss.de/Seite12.htm*** im Internet. Freilich freut man sich stets über neue Gesichter in der Runde, doch bereits jetzt gibt es nur noch wenige freie Plätze. Die Stammgäste sind natürlich längst angemeldet.

Für diese beginnt das neue Seminar praktisch schon mit der Heimfahrt vom alten. Sofort stürzt man sich in Planungen, tauscht sich gegenseitig per E-Mail oder Telefon aus. Bereits zum Zeitpunkt des Verfassens dieser Zeilen existieren in den Hobbyräumen einiger Seminarfreunde erste Rohbauten für den kommenden Herbst, die schon so richtig Laune machen... Die Vorfreude ist doch immer die schönste Freude – und berührt vor allem einen Punkt, nämlich den allerwichtigsten: Das eigene Herz! □ *Michael Robert Gauß*



Fröhliches Maultaschen-Team am 4. Oktober: Andreas Götz, Heidi Gauß und Kerstin Nitsch.

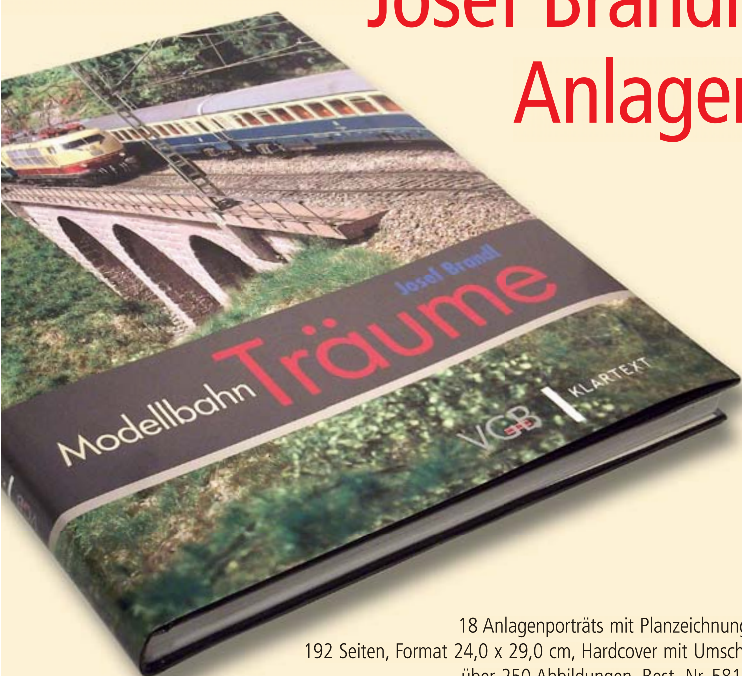



Erneut finden sich leider nicht alle Beteiligten auf dem Gruppenfoto. Gleich zweimal floss morgens Sekt. Den Seminarleiter umrahmen, beide in blauen Arbeitsmänteln, die Geburtstagskinder Matthias Hess (links) und Jürgen Betzin.

„Josef Brandl: der Meister unter den Modellbauern – Fantasie, Witz und Charme, gebündelt mit Detailverliebtheit und Situationskomik."

Große Werkschau:

# Josef Brandls Anlagen




18 Anlagenporträts mit Planzeichnungen, 192 Seiten, Format 24,0 x 29,0 cm, Hardcover mit Umschlag, über 250 Abbildungen. Best.-Nr. 581306




Wenn es um den Bau von naturalistischen Modellbahnanlagen geht, gilt Josef Brandl als Meister seiner Zunft. Er erschafft Miniaturwelten, die ihresgleichen suchen. Dieser großformatige Band gibt einen Gesamtüberblick über Josef Brandls Schaffen. Alle 18 Anlagen werden ausführlich in Bild, Wort und Planzeichnung vorgestellt, wobei der Schwerpunkt auf den jüngeren Werken liegt.

Ab Lager lieferbar!

nur € 39,95

NEU

nur € 39,95

Große Detaillierung:

# Emmanuel Nouailliers Modellbau-Juwelen

Der Name Emmanuel Nouaillier steht seit einigen Jahren europaweit für Modellbau höchster Detaillierungsgüte. Der morbide Charme seiner Gebäude, die schon mal bessere Zeiten gesehen haben, ruft immer wieder die Frage „Modell oder Vorbild?" hervor. Dieser neue großformatige Prachtband bietet eine Retrospektive von Emmanuel Nouailliers Arbeiten und zeigt in beeindruckenden Fotosequenzen, wie diese Modellbau-Meisterwerke entstehen.

**Erscheint im April 2014**




40 Galerie-Seiten und 30 Modell-Bauanleitungen, 208 Seiten, Format 24,0 x 29,0 cm, Hardcover mit Umschlag, über 250 Abbildungen. Best.-Nr. 581408

„Man kann sich so richtig hineinversenken in dieses Gebiet bescheidener Wohn- und Industriebauten zu einer Zeit, in der die Eisenbahn noch eine entscheidende Rolle beim Transport von Waren innehatte."

## VORBILD

### Bis So 13.04.

- Ausstellung „175 Jahre Erste Eisenbahn in Westdeutschland" in 42283 Wuppertal, Engelsstr. 10, Di - So jew. 10 - 18 Uhr, Tel. (0202) 5634375, www.historisches-zentrum-wuppertal.de.

### Bis So 31.08.

- Fotoausstellung „Rolling Stock" von Gian Brüngger im Bahnmuseum Albula, Plazi 2A, CH-7482 Bergün/ Bravuogn. Di - Fr 10 - 17, Sa/So 10 - 18 Uhr, Tel. (0041) 814200006, www.bahnmuseum-albula.ch.

### Bis So 5.10.

- Große Sonderausstellung „Fahren, Gleiten, Rollen - Mobil sein im Wandel der Zeit" im Oberschlesischen Landesmuseum in 40883 Ratingen, Di bis So 11 - 17 Uhr geöffnet, Tel. (02102) 9650, www.oslm.de.

### Mo 07.04. bis So 13.04.

- Festwoche 175 Jahre erste deutsche Ferneisenbahn Leipzig – Dresden, Tel. (0351) 4818816, www.ferneisenbahn.de.

### Do 10.04.

- Themenabend „Die Delitzscher Kleinbahn" in 04435 Schkeuditz, Bahnhofstr. 9 (Stadtbibliothek), www.ig-modellbahn-schkeuditz.de.

### Fr 11.04. bis So 13.04

- Dresdner Dampfloktreffen im Bw Dresden-Altstadt. Dampfzugfahrten n. Riesa u. Děčín. IG Bw Dresden-Altstadt e.V., Tel. 0162 7838603, www.igbwdresden-altstadt.de.

### Sa 12.04.

- Dampfzug von Berlin zum Dampflokfest Dresden, Tel. (030) 65487270, www.dampflokfreunde-berlin.de.
- Mit 03 2155 von Weimar und Erfurt nach Neuenmarkt-Wirsberg ins DDM. Tel. 0177 3385415, www.thueringer-eisenbahnverein.de.
- Eröffnung des Bahnhofs Zirkelschacht der MBB, Tel. (034772) 27640, www.bergwerksbahn.de.
- Straßenbahnbereisung Basel, Tel. (0041) 774578168, E-Mail: rene.frey@upkbs.ch.

### Sa 12.04. und So 13.04.

- Zwei Tage Volldampf im Eisenbahnmuseum Bochum, Stiftung Eisenbahnmuseum Bochum, Tel. (0234) 89036714, www.eisenbahnmuseumbochum.de.
- Bereisung des gesamten Streckennetzes der Straßenbahn Basel mit einem Sonderwagen, Tel. (0041) 774578168, rene.frey@upkbs.ch.

### Fr 18.04. bis Mo 21.04.

- Osterfahrtage des Pollo, Tel. (033982) 60128, www.pollo.de.

### Fr 18.04., So/Mo 20./21.04.

- Saisonauftakt beim Wernersgrüner Schienenexpress, Tel. (037755) 698981, www.schienen-express.de.

### Sa 19.04.

- Osterhasenfahrten im Waldviertel zwischen Heidenreichstein und Alt Nagelberg, Tel. (0043) 2862 52619, www.erlebnisbahn.at.
- Osterfahrten der MBB, Tel. (034772) 27640, www.bergwerksbahn.de.

### Sa 19.04. und So 20.04.

- Osterhasenzug ab Wernigerode, Tel. (03943) 558145, www.hsb-wr.de.
- Osterfahrt im Selketal, Tel. (03946) 526944, www.selketalbahn.de.

### Fr 25.04. (?)

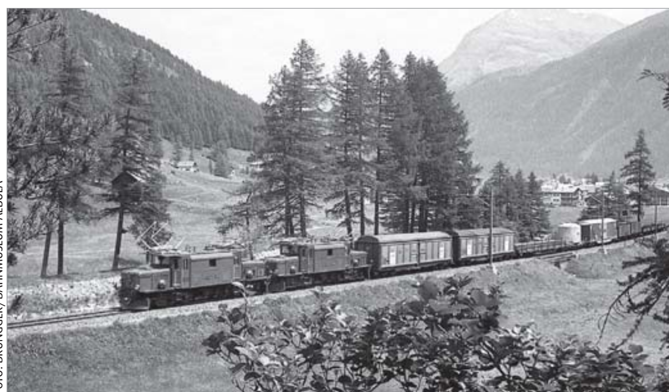


FOTO: BRÜNGGER/BAHNMUSEUM ALBULA

Die Fotoausstellung „Rolling Stock" des RhB-Fotografen Gian Brüngger ist noch bis zum 31. August 2014 im Bahmuseum Albula in Bergün zu sehen.

### Sa 19.04. bis Mo 21.04.

- Osterfahrten, Tel. (034362) 32343 (Mo - Fr)/ (034362) 37541 (Sa/So), www.doellnitzbahn.de.
- Osterhasenexpress mit historischen Fahrzeugen, Tel. (0351) 2134461, www.traditionsbahn-radebeul.de.

### So 20.04.

- Osterfahrt ins Elbflorenz ab Leipzig Hbf, Tel. 0173 5623035, www.dampfbahnmuseum.de.

### Mo 21.04.

- Osterbrunch auf dem Brocken, Tel. (03943) 558145, www.hsb-wr.de.
- ET 25-Abschiedsfahrt von Stuttgart nach Horb am Neckar, Tel. (0711) 8878140, www.et65.de.

### Sa 26.04.

- Schienenbus-Kreuzfahrt durch das Ruhrgebiet, Tel. (0208) 309983010, www.ruhrtalbahn.de.

### Sa 26.04. und So 27.04.

- Saisoneröffnung im Eisenbahnmuseum Gramzow mit Museumszugfahrten nach Damme und zurück, Tel. (039861) 70159, www.eisenbahnmuseumgramzow.de.
- Frühlingsfest im Bw Berlin-Schöneweide, Sa 10 - 18 Uhr, So 10 - 17 Uhr, Tel. 0171 3190751, www.dampflokfreunde-berlin.de.
- Fahrtage der MBB, Tel. (034772) 27640, www.bergwerksbahn.de.
- Feierliche Eröffnung des neuen Eisenbahnmuseums Kötzschau, 06237 Leuna, Am Bahnhof 27, Tel. 0160 6134529, www.eisenbahnfreunde-koetzschau.com.

### So 27.04.

- Dampfsonderzug von Würzburg und Tauberbischofsheim nach Heidelberg, Tel. (09341) 82-5805, www.liebliches-taubertal.de.

### Mi 30.04.

- Walpurgisfahrt, Tel. (03946) 526944, www.selketalbahn.de.
- Walpurgisfahrt, Tel. (03943) 634433, www.ig-hsb.de.
- Walpurgisfahrt, Tel. (034772) 27640, www.bergwerksbahn.de.

### Do 01.05.

- Sonderfahrt mit S 3/6 3678 Donauwörth/München – Lindau, www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de.
- Fahrten auf der Kleinbahn Bremen-Kirchhunting – Thedinghausen, Tel. (0421) 80911131, www.pingelheini.de.
- Saisoneröffnung der Dampfkleinbahn Mühlenstroth, 10.30 - 12 und 14 - 17 Uhr, www.dkbm.de.
- Dampf-Fahrtag Amstetten – Oppingen, Tel. (07331) 7979, www.albbaehnle.de.

### Do 01.05. bis Fr 02.05.

- 8. Mügelner Bahndammwanderungen Neichen – Glossen und Oschatz – Strehla, Tel. (034362) 31457, www.doellnitzbahn.de.

### Do 01.05. und So 04.05

- Triebwagenfahrten Amstetten – Gerstetten, Tel. (07302) 6306, www.uef-lokalbahn.de.

### Sa 03.05.

- Fahrtag der MBB, Tel. (034772) 27640, www.bergwerksbahn.de.
- Fotosonderfahrt mit 99 6101 und evtl. GHE T 1, Tel. (03946) 526944, www.selketalbahn.de.
- Sonderfahrt von Berlin nach Ferropolis,Tel. (030) 65487270, www.dampflokfreunde-berlin.de.

### Sa 03.05. und So 04.05.

- Fahrtage des Wernersgrüner Schienenexpresses, Tel. (037755) 698981, www.schienen-express.de.
- 6. Egelner Bahnhofsfest, jew. 10 - 17 Uhr, Tel. 0171 7400366.

### So 04.05.

- Anradeln, Tel. (0351) 2134461, www.traditionsbahn-radebeul.de.
- Sonderfahrt von Berlin zum Märkischen Dampfspektakel in Mildenberg, Tel. (030) 65487270, www.dampflokfreunde-berlin.de.
- Dampfsonderfahrt mit 38 2267 der Ruhrtalbahn, Tel. (0208) 309983010, www.ruhrtalbahn.de.

### Sa 10.05.

- Dampfsonderfahrt Cottbus – Prag, Tel. (0355) 3817645, www.ldcev.de.
- Erzgebirgsrundfahrt mit 112 565, Tel. (038301) 884012, www.pressnitztalbahn.com.

### So 11.05.

- Muttertagsausflug mit 112 565 Dresden – Görlitz, Tel. (038301) 884012, www.pressnitztalbahn.com.

### Sa 17.05.

- Dampfrundfahrt mit 01 509 durch Thüringen ab Saalfeld, Tel. (038301) 884012, www.expresszugreisen.de.

### Do 18.09. bis Sa 20.09.

- Dampf in Ostwestfalen und Südniedersachsen, Plan- und Fotozüge mit BR 01.10, 41, 44, 78, V 100 und V 200,Anmeldung bis 12.05. erforderlich, www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de.

## MODELLBAHN

### Dauerausstellungen

- www.miniatur-wunderland.de, Hamburg, tägl. 9.30 - 18, Di bis 21 Uhr, Sa 8 - 21, So 8.30 - 20 Uhr.
- Miniland Olpe in 57462 Olpe, Virchowstr. 10, Tel. (02761) 5645, geöffnet Mi 15 - 19, Sa 11 - 17 Uhr, www.modellbahnen-kieserling.de.
- www.miniaturelbtalbahn.de in 01824 Königstein, Schandauer Str. 51c, tägl. 10 - 17 Uhr, Tel. (035021) 59218.
- Spur-I-Anlage im Hamburg-Museum, Vorführzeiten Di bis Sa: 11, 12, 14, 15, 16 Uhr, So und Feiertage: 12, 14, 15, 16, 17 Uhr, Tel. (040) 314435, www.mehev.de.
- www.mobaza.de, Friedrichstadt, Brückenstr. 18, tägl. 11 - 18 Uhr, Tel. (04881) 938858.
- www.loxx-berlin.de, Alexa am Alexanderplatz, tägl. 10 - 20 Uhr.

● www.modellbahnland-erzgebirge.de in 09488 Wiesenbad-Schönfeld, Tel. (03733) 596357, Di - So 10 - 17 Uhr.
● www.modellbundesbahn.de in Bad Driburg, Güter-Bf., So 11 - 18 Uhr.
● www.modellbahn-wiehe.de, täglich 10 - 18 Uhr, Tel. (034672) 83630.
● www.eisenbahnwelten-rathen.de, Elbweg 10, tägl.10 - 18 Uhr, Tel. (035021) 59428.
● www.verkehrsmuseum-dresden.de. Di - So 10 - 18 Uhr, Modellbahnvorführung Mi 10.30, 16.30 Uhr, Sa/So 10.30, 13.30 und 15.30 Uhr.
● www.sambahn.com in 53840 Troisdorf, Kölner Str. 2 (FORUM), Sa 11 - 17 Uhr.
● www.modelleisenbahnland-oderwitz.de in 02791 Niederoderwitz, Kirchstr. 8, Sa./So. 11 - 17 Uhr, Tel. (035842) 26996.
● www.bahnmuseum.at in A-2571 Altenmarkt, nach Voranmeldung.
● www.railzminiworld.com in NL-Rotterdam, Weena 745 (fünf Minuten von R-Centraal), Mi./Do. 12 - 17, Fr. - So. 10 - 17 Uhr, in den Ferien auch Mo. / Di. 12 - 17 Uhr.
● Straßenbahn + Bus im Modell in 01829 Stadt Wehlen, Ortsteil Zeichen, Pirnaer Str. 174b, Fr. 12 - 18 Uhr, Sa + So u. Feiertage: 10 - 18 Uhr, Tel. (0172) 3509035.
● www.schwarzwald-modell-bahn.de in 77756 Hausach, gegenüber dem Bahnhof, täglich außer Montag von 10 - 18 Uhr.
● www.lokland.de in 95152 Selbitz geöffnet: 05., 06., 13., 20.04. sowie 03.,04.05.2014, jeweils 12 - 17 Uhr.
● www.leeraner-miniaturland.de in 26789 Leer, Konrad-Zuse-Straße 1, Tel. (0491) 4541540, täglich von 10 bis 18 Uhr geöffnet.
● www.modellbahnfreunde-germersheim.de in 76716 Germersheim, im Zeughaus/Straßenmuseum, Tel. (07274) 919683, jeden ersten Sonntag im Monat von 14 - 18 Uhr geöffnet.
● www.modellbahnzentrum.com in 79859 Schluchsee-Blasiwald, Eisenbreche regelmäßig geöffnet.

## TV-Tipps

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Änderungen des Programms sind möglich.

**Eisenbahn-Romantik im SWR-Fernsehen:**

| | |
|---|---|
| 11.04. | 14.15 Uhr: Die Mariazellerbahn |
| 18.04. | 6.15 Uhr: Dampfreise durch den wilden Südwesten |
| 19.04. | 10.55 Uhr: Balkan-Nostalgie-Express, Teil 1 |
| 19.04. | 11.40 Uhr: Balkan-Nostalgie-Express, Teil 2 |
| 19.04. | 20.15 Uhr: Eisenbahn-Romantik zw. Gotthard, Lötschberg u. Furka |
| 02.05. | 14.15 Uhr: Dampfwolken im Bonanza-Land |

Aktuelle Informationen: www.eisenbahn-romantik.de

### Di 08.04. bis Mo 21.04.
● Ausstellung in 68169 Mannheim, Friesenheimer Str. 18, jeweils 10 - 17 Uhr, Tel. (0621) 317979 Uhr, www.nbc-rn.de.

### Sa 12.04.
● Vorführung der hist. Spur-I-Anlage in 20355 Hamburg, Holstenwall 24, 18 - 24 Uhr, Tel. (040) 428132100, www.hamburg-museum.de.

### Sa 12.04. und So 13.04.
● Ausstellung in 67227 Frankenthal-Mörsch, Hauptstraße 20, Sa 12 - 18 Uhr, So 11 - 17 Uhr, Tel. (06233) 3039219, www.mef-frankenthal.de.

### So 13.04.
● Ausstellung in 53474 Bad Neuenahr-Ahrweiler, Gemeindesaal Piuskirche, 10 - 17 Uhr, Tel. 0151 15629718, www.mef-aw.de.
● Tauschbörse in 18273 Güstrow, Landesbrandmeister-Bever-Str.1, 9 - 12 Uhr, Tel. 0151 40051846, www.mec-guestrow.de.

### Fr 18.04. und Mo 21.04.
● Tage der offenen Tür beim N-Bahn-Club Rhein-Neckar, Friesenheimer Str. 18, 68169 Mannheim, jew. 10 - 17 Uhr, Tel. (0621) 317979,www.nbc-rn.de.

### Sa 19.04. bis Mo 21.04.
● Ausstellung in 69198 Schriesheim, Sportzentrum an der Ladenburger Str., jew. 10 - 17 Uhr, Tel. (06220) 1433, E-Mail: j-dose@t-online.de.

### Mo 21.04.
● Ausstellung in 63825 Schöllkrippen, Vereinsheim, Am Sportgelände 5, 10 - 17 Uhr, Tel. (06022) 5938, www.eisenbahnfreunde-kahlgrund.de.

### Sa 26.04.
● Automodellbörse in 04107 Leipzig, Universitätsstr. 5, 9.30 - 13.30 Uhr, Tel. (0341) 3016034, www.modellautoboerse-leipzig.de.

### Sa 26.04. und So 27.04.
● Ausstellung in 01723 Wilsdruff, Freiberger Str. 48 (ehem. Bf.), jew. 10 - 17 Uhr, Tel. (0351) 6521433.

### Sa 03.05.
● Tag der offenen Tür „50 Jahre MEC" in 09350 Lichtenstein, Grünthalweg 3 (Alte Färberei), 14 - 17.30 Uhr, Tel. (037298) 95762, www.modellbahnclub-lichtenstein.de.

### Sa 03.05. und So 04.05.
● 23. Modellbahntage in 04435 Schkeuditz mit Ausstellung u. Börse, Sa 9 - 21, So 9 - 15.30 Uhr, Historisches Straßenbahndepot, www.ig-modellbahn-schkeuditz.de.
● N-Ausstellung in A-3003 Gablitz, Linzer Str. 89-91, Sa 10 - 18 Uhr, Tel. 0172 8630810, www.die160er.org.

### So 04.05.
● Ausstellung in 63825 Schöllkrippen, Vereinsheim, Am Sportgelände 5, 10 - 17 Uhr, Tel. (06022) 5938, www.eisenbahnfreunde-kahlgrund.de.

### Sa 10.05. und So 11.05.
● Ausstellung in 12627 Berlin-Hellersdorf, Mylauer Weg 81, jew. 10 - 18 Uhr, Tel. 0172 8630810, www.ig-modellbahn-hellersdorf.de.
● Ausstellung in 39387 Oschersleben, Am Bahnhof 22a, Sa 11 - 18, So 10 - 17 Uhr, www.eisenbahnfreunde-hadmersleben.de.

### Sa 17.05. und So 18.05.
● Ausstellung in 98574 Schmalkalden, Kanonenweg 14, Sa 10 - 18, So 10 - 17 Uhr, Tel. 0151 50426516.

Ankündigungen in der Rubrik **„Termine und Treffpunkte"** können wir nur berücksichtigen, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Informationen beruhen auf Angaben der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen, die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für deren Richtigkeit. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter und Vereine kostenlos. Für gewerbliche Veranstalter (Börsen und Auktionen) kann eine Veröffentlichungsgarantie in „Termine und Treffpunkte" nicht gegeben werden. Veranstaltungsankündigungen können auch als **kostenpflichtige Anzeige** geschaltet werden. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 26, gültig ab 01.01.2014. Bitte beachten Sie die Anzeigenschlüsse.

## MÄRKLIN ▸ LOLLO ALS SOUNDLOK FÜR H0, 150 IN VERKEHRSROT FÜR Z



In der Ursprungsfarbgebung zeigt sich die „Lollo" für H0.




Die 150 der DB AG im Maßstab 1:220 ist als überarbeitetes Modell zu haben.

Mit durchgehendem hellgrauen Lüfterband, wie es die Vorserienloks der V 160 nach der Ablieferung trugen, zeigt sich das Modell der V 160 005 von Märklin. Die Digital-Lok ist mit mfx-Decoder und Sound ausgestattet und überzeugt durch sauberstes Finish und schöne Detaillierung entsprechend der Epoche III. Laut Anschriften ist die Lok im H0-Bw Hamburg-Altona stationiert. Der Sound gibt das Originalgeräusch recht gut wieder.

In überarbeiteter Version ist die Baureihe 150 der DB für die Z-Bahner wieder lieferbar. Der Fahrwerksbereich wurde verbessert, der Umschalter für den Oberleitungsbetrieb wurde ins Lokinnere verlegt. Die Beleuchtung erfolgt mit warmweißen LED, nachgebildet sind die Klatte-Lüfter; das Vorbild ist in Kornwestheim beheimatet.

## FLEISCHMANN ▸ DB-E 41 ALS SOUNDLOK FÜR N



Im Bw Köln-Deutzerfeld ist das Vorbild der E 41 072 zu Hause, das Fleischmann für sein N-Modell gewählt hat. Das Erscheinungsbild der Epoche III mit silbernem Dach, durchgehender Regenrinne, Einfachlampen und Lüftergittern mit waagrechten Lamellen ist ohne Makel wiedergegeben. Der E-Lok-Sound mit dem typischen Knallen des Druckluftschaltwerks oder dem Luftpresser wirkt auch im kleinen Maßstab sehr gut.
Als weitere Sound-Modelle sind für N der Dispolok-Taurus 182 595 und ein solcher von TXLogistik in Schwarz zu haben. Die Taurus-Modelle sind auch analog und jeweils über den E-Shop zu erwerben. Für H0 wird die 39 in Epoche-III-Ausführung der DB mit Witte-Blechen als Analog- oder Soundlok angeboten.

## PIKO ▸ DR-218 FÜR N, POP-WAGEN FÜR H0



Für die 2. Klasse fast am schönsten: Die Pop-Wagen.



Mit DR-typischem roten Fahrwerk ist nun die N-E 18 erhältlich.

Konsequent erweitert Piko seine Serie der unverkürzten H0-Schnellzugwagen nach DB-Vorbild: Die Modelle der beliebten Pop-Wagen aus den 80er-Jahren werden mit dem abgebildeten Büm 232 in Kobaltblau/Kieselgrau und dem Packwagen Düm 902 mit chromoxydgrünem Band ergänzt. Passend dazu bietet sich das ebenfalls neue Modell der 220 in Ozeanblau/Beige an. Wahrlich bunt waren eben die Züge der Epoche IV. Die NS-Diesellok 6427 im Verkehrsrot von DB-Schenker ist als H0- und N-Modell zu haben. Die 218 der Hobby-Serie erscheint mit dem Logo des „Sylt Shuttle" der „DB AutoZug".

## ROCO ▸ NEUE SOUNDMODELLE: BAYERISCHE LOKALBAHNGARNITUR UND ÖBB-1110 FÜR H0



Dem Glaskasten PtL 2/2 sind in der Zugpackung drei passende Wagen beigefügt.



Die klassische ÖBB-Güterzuglok 1110 als Modell der Epoche IV.

Vierteilig wird das Zugset für einen Lokalbahnzug der K.Bay.Sts.B. der Epoche I angeboten: Der Glaskasten, die klassische Bockerl-Lok für kurze Stichbahnen, ist mit Sound ausgerüstet, die beiden Lokalbahnwagen dritter Klasse (CL) sowie der kombinierte BPostL müssen noch mit einigen Zurüstteilen versehen werden, unter anderen mit unterschiedlichen Dachlüftern, die auf unserem Bild noch nicht montiert sind.

Ebenfalls als Soundlok ist die 1110 008 der ÖBB im beliebten Blutorange zu haben. Das vorzüglich detaillierte Modell ist mit vielen Zurüstteilen zu verfeinern und kann mit geschlossener Lokfront ausgestattet werden.

## TILLIG ▸ BUCKELSPEISEWAGEN FÜR TT




Bei Tillig wurde nun auch das zweite Dreier-Set zur Vervollständigung des DB-Rheingold von 1962 ausgeliefert. Neben einem Abteil- und einem Großraumwagen ist auch der charakteristische Buckelspeisewagen WR4üm-62 enthalten. Alle Modelle sind sehr sauber gefertigt und zeigen Nachbildungen der typischen goldbedampften Scheiben. Nun fehlen noch passende Einzelwagen zur Verlängerung des Zuges in Richtung vorbildgerechter Länge.
Interessant sind auch zwei Güterwagensets für TT, die in DR- oder DB-Ausführung je sechs Wagen für einen abwechslungsreichen Nahgüterzug enthalten.

## EICHHORN ▸ 218-FENSTER FÜR N

Ein Manko der neuen Minitrix-Modelle der DB-218 sind die fehlenden seitlichen Fensterrahmen (oben). Eichhorn-Modellbau bietet feinste, aus Neusilber geätzte Rahmen, die einfach in die Fensteröffnungen eingesetzt und mit einem Hauch Klebstoff fixiert werden können (unten). Für die späten Serien der 218 liegen auch silberne Rahmen für die Frontfenster bei.



FOTO: WERK

## LILIPUT ▸ EILZUGWAGEN IN DR-AUSFÜHRUNG FÜR N, ÖBB-SCHMALSPURWAGEN FÜR H0e

In DR-Beschriftung der Epoche III sind nun die im letzten Jahr vorgestellten Eilzugwagen aus der Karwendel-Express-Serie lieferbar. Neben dem abgebildeten Wagen 2. Klasse sind ein weiterer solcher mit anderer Betriebsnummer sowie ein Wagen 1. Klasse lieferbar. In DB-Version der Epoche III wird der Packwagen aus der selben Serie angeboten.

Für H0e-Schmalspurfahrer gibt es neue Güterwagen: In der Beschriftung der Steiermärkischen Landesbahnen sind ein Niederbordwagen, ein Hochbordwagen mit Bremserhaus und ein gedeckter Güterwagen erhältlich, ähnliche Typen werden auch in der Ausführung der ÖBB in Epoche III offeriert. SBB-Fans werden sich über den neukonstruierten, vierteiligen KISS-Doppelstocktriebzug freuen. Das Modell stellen wir im nächsten Heft vor.



## LEMKE ▸ G 2000 VON MEHANO FÜR H0




FOTO: WERK

Bei Lemke lieferbar sind nun überarbeitete Mehano-Modelle der Vossloh-G 2000. Neben der abgebildeten Warsteiner-Version sind auch zwei Vossloh-Werkslackierungen sowie eine SBB-Lok und eine Variante der „Euro Cargo Rail" in Silber zu haben. Die Modelle mit Fünfpol-Motor sind als Analog- und Soundversion jeweils für Gleich- und Wechselstrom erhältlich.

## GEHLHAAR ▸ WEICHENLATERNEN FÜR TT



FOTO: WERK

Gehlhaar Modellbau bietet drehbare und über Lichtleiter beleuchtbare Weichenlaternen im Maßstab 1:120 an. Die filigranen Modelle aus Kunststoffspritzguss und Metallteilen sind auch nachträglich am Gleis montierbar. Info: www.gehlhaarmodelle.de

## HERPA ▸ VOPO-WOLGA FÜR H0



Beliebt auf der Modellbahn ist die Nachstellung nicht ganz konfliktfreier Szenen, in denen die Polizei gefragt ist. Die kann in der H0-DDR nun mit dem neuen, feindetaillierten Herpa-Modell des dicken Wolga M 24 anrücken.

## NOCH ▸ STADTREINIGUNG FÜR N



Gleich zu sechst kommen die Kommunalarbeiter der Stadtbetriebe im Maßstab 1:160 daher. Passend zu den aktuellen Nachrichten wird offensichtlich auch im Kleinen gestreikt. Mit dem neuen Figurenset lassen sich typische Stadtszenen nachbilden, was fehlt, ist der passende N-Müll-LKW.

## MS SEBNITZ ▸ IKARUS-BUSSE FÜR TT



Dem VEB Verkehrsbetriebe Dresden ist der blau-weiße Ikarus 260 zugeordnet.



FOTOS (2): WERK

Aus Leipzig kommt das orangene Modell des Gelenkbusses Ikarus 280 für TT.

Exklusiv für den Modellbahnshop Sebnitz fertigt V&V-Modelle den klassischen DDR-Ikarus-Bus im Maßstab 1:120. Lieferbar sind der kürzere Ikarus 260 sowie der Ikarus-280-Gelenkbus. Die beiden Formen sind jeweils in Orange mit Logos der VEB Verkehrsbetriebe der Städte Dresden oder Leipzig sowie Neutral-Orange oder in Blau/Weiß mit Dresden-Logo zu haben.

## WIKING ▸ TRAKTOREN VON EINST UND JETZT



Unser Bäuerlein kann's nicht fassen, wie gigantisch die Traktoren seit dem Ende seiner aktiven Zeit geworden sind. Mit den neuen, als Farbvarianten erschienenen Wiking-H0-Modellen des Deutz 40 L (grün) und des Fendt 936 Vario (orange) lässt sich der Fortschritt und die Industrialisierung in der Landwirtschaft auch im Kleinen augenfällig nachvollziehen.

## NPE ▸ DRÖGMÖLLER-PANORAMABUS FÜR H0



Von NPE kommt der MB-Reisebus O 321 H mit Drögmöller-Aufbau für H0. Das Resinmodell ist für das Reiseunternehmen Werner Vogel in Höchstadt an der Aisch unterwegs. Neben der vollständig nachgebildeten Innenausstattung fallen geätzte Details wie Gepäckträger, Rückspiegel oder Scheibenwischer und die grün getönten Panoramascheiben ins Auge.

## US-CORNER







FOTOS: RAINER ALBRECHT

Nun gibt es auch vom US-Hersteller Bachmann eine GG-1 in H0. Das neue Modell ist ansprechend detailliert sowie sauber lackiert und bedruckt. Die Bachmann-GG-1 ist in unterschiedlichen Lackierungsvarianten als Gleichstrommodell mit Schnittstelle sowie als Digitalmodell mit Sound erhältlich. Drei GG-1 der Pennsylvania Railroad (PRR) erhielten im Jahr 1955 eine silberfarbene Sonderlackierung ❶ und wurden so vor dem Schnellzug „Congressional Limited“, der New York mit Washington DC verband, eingesetzt. Diesen nutzten vor allem Geschäftsreisende und Politiker, die zwischen der US-Hauptstadt und der Wirtschaftsmetropole New York pendelten. Auch Intermountain legt jetzt eine so genannte Heritage-Lok in H0 auf. Die ES-44AC der Norfolk and Southern (NS) erinnert an die legendäre PRR, die in der heutigen NS aufging. Die moderne Lok trägt das charakteristische Farbkleid der PRR ❸ mit den seitlichen Zierstreifen. Ein neuer „Trinity three bay covered hopper“ der Dakota, Minnesota and Eastern Railroad (DM&E) ist neu im Athearn-Ready-to-Roll-Programm ❷.



## IM RÜCKSPIEGEL ENTDECKT

### VOR 35 JAHREN:
### Erinnerung an Mohorn in H0e

☐ **Manchmal hilft der Zufall: „Das ist doch der Bahnhof Mohorn ...", dachte ich beim Durchblättern der alten Ausgaben des ME. Ein ausführlicher Bericht zu den Großausstellungen in Leipzig und Berlin war im ME 5/1979 abgedruckt, und darin fand ich eben dieses Bild. Die AG 3/46 hatte ihre Anlage mit der 1:87-Nachbildung des Bahnhofs damals nach Leipzig gebracht. 35 Jahre später habe ich in Dresden das gleiche Mohorn-Motiv wiederum als H0e-Modell entdeckt und ausführlich fotografiert. Mehr dazu finden Sie auf der gegenüberliegenden Seite.** *abp*

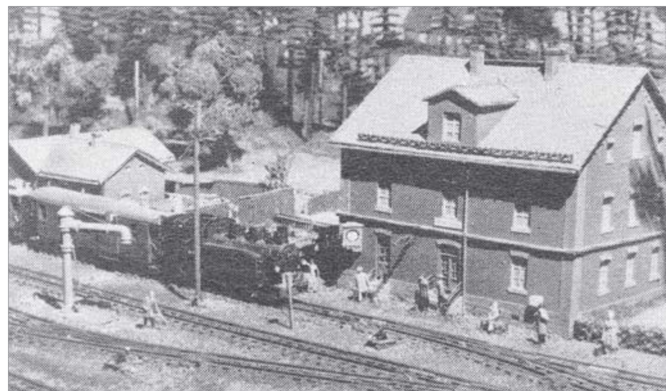


FOTO: MEB-ARCHIV

NIEDERLANDE

## Besucheransturm bei Ontraxs in Utrecht

☐ Manch Aussteller mag angesichts des Wetterberichts schlimmste Befürchtungen gehabt haben. Es stand das erste warme Frühlingswochenende an, gewöhnlich Gift für Modellbahnausstellungen. Aber es kam anders: Trotz frühlingshafter Temperaturen fanden 10753 zahlende Besucher zwischen dem 7. und 9. März in die wunderschönen Hallen des niederländischen Eisenbahnmuseums. Sie wurden nicht enttäuscht, denn es war wie gewohnt Modellbau der Spitzenklasse in unterschiedlichsten Spurweiten zu bestaunen. Auch die Motive waren breit gestreut und so waren US-Waldbahnen, der Thüringer Wald oder eine luxemburgische Nebenstrecke im Modell zu entdecken. Der Ontraxs-Award verblieb 2014 im Ausstellungsland. Die meisten Stimmen erhielt die außergewöhnliche H0-Straßenbahnanlage „De Helluf van lijn elluf" (Die Hälfte der Linie elf).



**Ein würdiger Gewinner ist die H0-Straßenbahnszene. Besonders die Fassadengestaltung faszinierte.**



**Der Thüringer Wald in TT, gebaut von Niederländern: Die Anlage Diespe.**

FOTOS: ALKOFER

GEWINNSPIEL IM MEB-EXTRA UMBAUWAGEN

## Alles richtig gemacht

☐ Unsere Frage nach dem Einzelgänger unter den Umbauwagen haben fast alle Einsender richtig beantwortet, gesucht war der „AB4yge 55". Gewonnen haben: Jürgen Meyer, Nordholz; Uwe Schön, Dortmund; E. Rudzewitsch, Brandenburg; Peter Arlinghaus, Düsseldorf; Manfred Bober, Benndorf; Reiner Hilscher, Kitzingen; Hartmut Sohrmann, Bielefeld; Klaus Weis, Immenstadt; Lorenz Heß, Warthausen; Michael Mann, Aschaffenburg; Rolf Brodde, Neuß; Oliver Koch, Aalen; Thomas Meyer, Gröbenzell; Dirk Hildebrand, Lilienthal; Jan Müller, Seelscheid.

ERLEBNISWELT MODELLBAU ERFURT

## Publikumslieblinge

☐ Vom 21. bis 23. Februar 2014 fand zum zweiten Mal Thüringens größte Modellbaumesse statt. Zirka 15000 Besucher zog es auf das Messegelände, ein deutlicher Zuwachs zum Vorjahr. Bereits zur Eröffnung am Freitagmittag kam es zu dichtem Gedränge vor den vielen Exponaten. Neben der Modelleisenbahn waren vor allem das Indoor-Fliegen sowie die Rennen und Offroad-Shows mit den RC-Fahrzeugmodellen die Publikumslieblinge.



Sehr weitläufig und realistisch wirkte die Bahnhofsanlage nach dem schmalspurigen Vorbild Mohorn im Maßstab 1:87.

ERLEBNIS MODELLBAHN DRESDEN

## Zwei Hallen voller Schätze

☐ Dresden war wieder eine Reise wert! Vom 14. bis 16. Februar 2014 veranstaltete der MEC Pirna seine zehnte Ausstellung, ein Jubiläum und ein neuer Rekord: 18600 Besucher kamen während der drei Tage. Während am Freitag eher die Fachwelt anreiste, leißen sich vor allem am Samstag die Familien von den 40 ausgestellten Anlagen begeistern. Hier war für jeden Geschmak etwas geboten, von der Nachbildung einer NVA-Anlage mit funktionierender Panzerverladung in TT bis zur Spur-I-Anlage mit Motiven aus der Epoche I. Die sächsische Schmalspur wurde, wie sollte es auch anders sein, gleich von mehreren Ausstellern präsentiert. Besonders gut hat dem MEB-Redakteur nicht nur die 1:87-Nachbildung des Bahnhofs Mohorn gefallen, sondern auch die Segmentanlage mit Motiven vom „Wilden Robert“ Oschatz – Mügeln. Beide Anlagen sollen im MEB demnächst genauso ausführlich portraitiert werden wie die H0m-Anlage zur Schweizer Furka-Bergstrecke.



Nur als Gast war die 99 1401 einst auf den Mohorner Strecken unterwegs. Der Güterzug schlängelt sich durch die Kurven in Richtung Nossen.



Eine ganze Halle ist in Dresden jährlich für die Echtdampf-Freunde reserviert.



Exakte Mechanik: Ingo Scholz verwendete als Auflager für die Segmentdrehscheibe Teile eines Videorekorders.

FOTOS: BAUER-PORTNER

**MESSE-KALENDER**

**9. - 13. APRIL 2014:**
Intermodellbau
Messe Dortmund - Westfalenhallen


## Impressum

**MODELLEISENBAHNER**
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-240

**HERAUSGEBER**
Wolfgang Schumacher

**CHEFREDAKTEUR**
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

**CHEF VOM DIENST**
Stefan Alkofer

**REDAKTION**
Andreas Bauer-Portner, Klaus Eckert, Olaf Haensch, Korbinian Fleischer, Michael Robert Gauß
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

**ARTDIRECTOR/GRAFISCHE GESTALTUNG**
Snezana Dejanovic

**ANZEIGEN**
Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein,
Telefon (08141) 53481-153, Fax (08141) 53481-150,
bettina.wilgermein@vgbahn.de

Evelyn Freimann, Telefon (08141) 53481-152,
Fax (08141) 53481-150, e.freimann@vgbahn.de

Silke Ardelt, Telefon (08141) 53481-154,
Fax (08141) 53481-150, s.ardelt@vgbahn.de
E-Mail: anzeigen@vgbahn.de
Anzeigenpreisliste Nr. 26, ab 1.1.2014,
Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck

**FREIE MITARBEITER**
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Stefan Groß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Marcus Henschel, Michael Hubrich, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny

**ABONNENTEN-SERVICE**
MZV direkt GmbH & Co. KG
Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf
Telefon 0211/690789985
Fax 0211/69078970
E-Mail: modelleisenbahner@mzv-direkt.de

**EINZELHEFTBESTELLUNG**
VGB Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0
Fax (08141) 53481-100
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 4,50 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 52,60 €
Großes Abonnement 69,20 €
EU- und andere europäische Länder:
Kleines Abonnement 63,80 €;
Großes Abonnement 72,20 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

**DRUCK**
Dierichs Druck+Media GmbH & Co. KG,
Frankfurter Straße 168, 34121 Kassel

**VERTRIEB**
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim
Telefon (089) 319 06-0, Fax (089) 319 06-113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de





Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-200
Geschäftsführung
Manfred Braun, Ernst Rebelein, Horst Wehner
ISSN 0026-7422

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]




FOTO: BRANDSTÄTTER

## ELEKTRISCH VON THÜRINGEN INS HERZ FRANKENS

Vor 75 Jahren nahm die DRG den elektrischen Zugbetrieb zwischen Nürnberg und Saalfeld auf. Schnellfahrversuche, steile Rampen und bedeutende Kunstbauten kennzeichnen die ehrwürdige Elektro-Magistrale in reizvoller Landschaft.

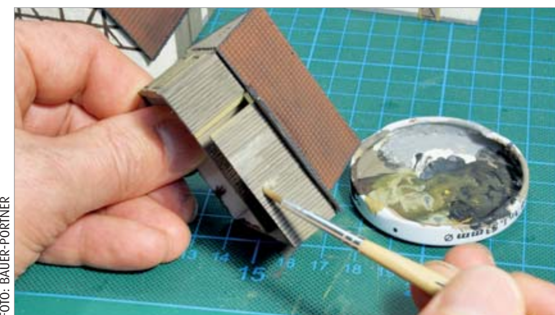


FOTO: BAUER-PORTNER

## AUF SPEZIELLEN WUNSCH: „MACH EINEN PFERDEHOF!“

Die Tochter bettelte lange um das Motiv. Mit Resin- und Lasercutmodellen wurde kombiniert und umgemodelt.

Das Juni-Heft erscheint am

**7. Mai**

bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch

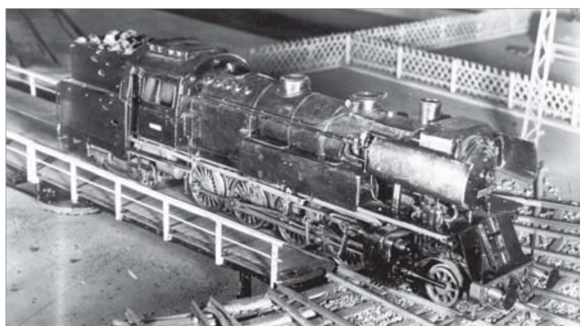


FOTO: SLG. HAAKE

## POTSDAMER PIONIERTAT

Vor 60 Jahren eröffnete Fritz Rust im Reitstall des Neuen Gartens seine Modellbahnlehranlage in Spur I.

## AUSSERDEM

### Schwarz auf Weiß

Die Ortsnamensschilder auf Bahnhöfen sind seit jeher Ausdruck der jeweiligen Zeit.

### Lichte Momente

Klaus Schwering zeigt, wie man preiswerte Innenbeleuchtungen für H0-Wagen einfach installieren kann.

### Der Eisenbahngrafiker

Der Pressezeichner und Karikaturist Heini Scheffler ist auch 25 Jahre nach seinem Ruhestand nicht nur bei Zwickaus Traditionsbahnern bekannt.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.



FOTO: PELLERT

## KREISVERKEHR IM WOHNZIMMER

Bei geschickter Planung und mit ein wenig Rücksicht ist das möglich: Die Heimanlage im Lebensmittelpunkt der Familie. Detailreich und liebevoll verkleinerte Klaus Pellert einen Durchgangsbahnhof mit Bahnbetriebswerk sowie die Paradestrecke im Maßstab 1:87.

# MIBA-Spezial 100 – die Jubiläumsausgabe




25 Jahre MIBA-Spezial und somit 100 Ausgaben – wenn das kein Grund zum Feiern ist! Für uns ist diese runde Nummer ein willkommener Anlass, um das Beste aus 100 Ausgaben zu einem prallvollen Jubiläum zu bündeln.

Dem besonderen Erscheinungsbild der Spezial-Ausgaben gemäß haben wir in dieser Rückschau den Schwerpunkt auf die Werke so großer Künstler wie Rolf Knipper, Reinhold Barkhoff und Ivo Cordes gelegt. Aber auch der Ur-Vater der 3D-Schauskizzen, der unvergessene Pit-Peg, darf in einer solchen Reminiszenz nicht fehlen. Wenn es um die Verquikkung von Vorbildsituation und Modellbahnbetrieb geht, war Michael Meinhold der unangefochtene Meister. Doch auch andere spezielle Themen dürfen nicht fehlen: Landschaftsbau, Fahrzeugbau, Elektrotechnik und Digitales – all dies hat stets die Reihe geprägt und findet sich also in dieser Ausgabe wieder.

Die **beiliegende DVD** gewährt einen einmaligen Blick hinter die Kulissen der Redaktion und lässt Sie zudem die technischen Abläufe einer Heftproduktion beobachten. Vor allem die riesigen Druckmaschinen sind äußerst sehenswert. Ein besonderes Heft also, das Sie auf keinen Fall versäumen dürfen!

**124 Seiten einschließlich zwei Ausklapper, DIN-A4-Format, Klebebindung, inkl. DVD mit ca. 60 Minuten Gesamtlaufzeit**

**Best.-Nr. 12010014 | € 12,–**

**Noch lieferbar:**
**je Ausgabe € 10,–**




MIBA-Spezial 95/13
**Modellbahnen vorbildlich färben**
Best.-Nr. 120 89513




MIBA-Spezial 96/13
**Bauten der Bahn**
Best.-Nr. 120 89613




MIBA-Spezial 97/13
**Tipps + Tricks**
Best.-Nr. 120 89713




MIBA-Spezial 98/13
**Planung mit Perspektiven**
Best.-Nr. 120 89813




MIBA-Spezial 99/14
**Reisezüge**
Best.-Nr. 120 89914

**... und viele weitere Ausgaben!**

**Erhältlich im Fachhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 0 81 41/53 48 10, Fax 0 81 41/5 34 81-100, E-Mail bestellung@miba.de**

MIBA
DIE EISENBAHN IM MODELL
www.miba.de

märklin

# Der Schienenbus als komplette Neuentwicklung.




**Jetzt neu im Fachhandel eingetroffen!**

- **Mit umfangreichen Betriebs- und Geräuschfunktionen.**
- **Serienmäßig eingebaute Innenbeleuchtung.**
- **Spitzensignal am Motorwagen je Seite separat digital abschaltbar.**
- **Rote Schlusslichter leuchten am Beiwagen je nach Position des Motorwagens.**
- **Beleuchtung mit warmweißen und roten Leuchtdioden (LED).**
- **Komplette Neuentwicklung.**

| Digital Funktionen | Control Unit | Mobile Station | Mobile Station 2 | Central Station |
|---|---|---|---|---|
| Spitzensignal | x | x | x | x |
| Diesellok-Fahrgeräusch | x | x | x | x |
| Signalhorn | x | x | x | x |
| Direktsteuerung | x | x | x | x |
| Bremsenquietschen aus | | x | x | x |
| Spitzensignal Lokseite 2 | | x | x | x |
| Schaffnerpfiff | | x | x | x |
| Spitzensignal Lokseite 1 | | x | x | x |
| Türenschließen | | | x | x |



Dieses Modell finden Sie in Gleichstrom-Ausführung im Trix H0-Sortiment unter der Artikelnummer 22995.




## 39950 Schienenbus mit Beiwagen in H0

**Vorbild:** Schienenbus Triebwagen Baureihe VT 95.9 mit Beiwagen VB 140 der Deutschen Bundesbahn (DB). Erste Bauserie, in purpurroter Ursprungsfarbgebung, mit Oberlicht-Fenster über dem Führerstand. Auslieferungs- bzw. Betriebszustand um 1952/53.

**Modell:** Mit Decoder mfx und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Motorwagen. 2 Achsen angetrieben. Haftreifen. Serienmäßig eingebaute Innenbeleuchtung im Motorwagen und Beiwagen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Zweilicht-Spitzensignal und zwei rote Schlusslichter am Motorwagen konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Spitzenlicht am Führerstand 2 und 1 des Motorwagens jeweils separat digital abschaltbar. Am Beiwagen leuchten zwei rote Schlusslichter je nach Position des Motorwagens. Spitzenlicht, Schlusslicht und Innenbeleuchtung mit wartungsfreien warmweissen und roten Leuchtdioden (LED), digital gemeinsam schaltbar. Zwischen den Fahrzeug-Einheiten stromführende Kupplungsdeichsel mit Kulissenführung. Eine zusätzliche stromlose Kuppelstange liegt für den Einsatz in einer Mehrfachtraktion bei. Bei einer maximal 4-teiligen Einheit (2 Doppel-Einheiten) kann über einen Schalter jeweils das rote Schlusslicht am Beiwagen abgeschaltet werden. Wagen-Führerstände und Inneneinrichtung im Motorwagen und Beiwagen erlauben einen freien Durchblick. Ansteckbare Bremsschläuche liegen separat bei. Länge der zweiteiligen Garnitur 28,2 cm.

**€ 379,95 ***





* Unverbindlich empfohlener Verkaufspreis. Die Serienproduktion kann in Details von den abgebildeten Modellen abweichen. Preis-, Daten-, Liefer- und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr.